

**XVII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
(Comisión del Artículo 16)**

ACTA

En la ciudad de São Paulo, República Federativa de Brasil, en el Hotel Braston Augusta, entre los días 28 y 30 de setiembre de 2016, se celebró la XVII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16 del ATIT), con la presencia de representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay.

La Reunión también contó con la presencia de una delegación de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Secretaría Técnica de la Comisión. Asimismo asistió un delegado de la Comunidad Andina en calidad de observador. La relación de los participantes se agrega como **Anexo I** de la presente Acta, incluyéndose la asistencia del Cónsul General Adjunto del Perú, Sr. Luis Felipe Isasi, quien concurrió como observador el último día de la Reunión.

El acto de apertura contó con las palabras del Sr. Noboru Ofugi, Jefe de Delegación de Brasil, manifestando su satisfacción por la elección de su país como sede de la XVII Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT y deseando alcanzar avances significativos en la misma, permitiendo el buen desarrollo del transporte internacional de la región.

Por su parte, la Lic. Belquisse Pimentel, Jefa del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI, agradeció a la Delegación de Brasil por la organización de la Reunión, destacando la importante concurrencia de delegados de los países signatarios del Acuerdo; así como también la presencia de la Comunidad Andina, en el marco de la búsqueda de la armonización normativa en la región.

Finalizado el acto de apertura, se dio lugar a la elección del Presidente y Relator, recayendo la presidencia sobre Sr. Pablo Ortíz, Jefe de la Delegación de Chile y la relatoría sobre la Lic. Verónica Miranda, técnica de la Secretaría General de la ALADI, en conjunto con la Sra. Cristina Elizabeth Baltoré, Asesora de la Subsecretaría de Transporte Automotor de Argentina y el Sr. Felipe Neves Caetano Ribeiro, Tercer Secretario en la División de Negociaciones Comerciales Sudamericanas y de ALADI del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil.

A continuación, el Presidente, agradeciendo a las delegaciones por la confianza al designarlo y agradeciendo a la delegación de Brasil por ser la sede de la Reunión, puso a consideración de las delegaciones el temario tentativo que hiciera llegar la ALADI mediante nota SUBSE-LC 205, de fecha 9 de agosto de 2016, quedando aprobado como **Anexo II**.

TEMAS GENERALES

1. Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el estado de situación de la suscripción de los Protocolos Adicionales en trámite.

La Lic. Verónica Miranda, técnica del DIFD, sumándose a las palabras de agradecimiento, realizó una breve síntesis sobre el estado de situación de los tres proyectos de protocolos adicionales en proceso de suscripción ante la ALADI. (**Anexo III**).

En relación al proyecto de Protocolo Adicional que introduce los cambios al ATIT acordados en la XII Reunión en el año 2010, indicó que el mismo cuenta con el visto bueno de todos los países signatarios del ATIT a excepción de Bolivia y Perú, que enviaron sus correspondientes comentarios, los cuales fueron puestos en conocimiento de todos los Organismos Nacionales Competentes.

Al respecto del proyecto de Protocolo Adicional mediante el cual se modifica el texto del Anexo II "Aspectos Migratorios", comunicó que el mismo cuenta con el visto bueno de todos los países signatarios del ATIT, con lo cual ya han sido impresos los cartones y los mismos se encuentran en proceso de suscripción.

En cuanto al proyecto de Protocolo Adicional que modifica el Artículo 16° del Acuerdo, informó que el mismo cuenta con el visto bueno de todos los países signatarios del ATIT a excepción de Bolivia.

Luego de esta exposición, en cuanto a las observaciones al proyecto de Protocolo Adicional que introduce los cambios al ATIT acordados en la XII Reunión en el año 2010, Bolivia reconsideró sus observaciones realizadas en enero de 2015, aprobando en consecuencia las modificaciones indicadas en el mencionado proyecto. Al respecto, remitirán su conformidad a su Cancillería en el más breve plazo. La presidencia agradeció la precisión efectuada por Bolivia.

La Delegación de Bolivia informó también que ya ha enviado a Cancillería el visto bueno de proyecto de Protocolo Adicional que modifica el Artículo 16° del Acuerdo.

2. Regionalización del ATIT y su vinculación con la implementación del multimodalismo en la región.

La Secretaría General de la ALADI expresó la necesidad de continuar trabajando para que países no signatarios del ATIT se adhieran al mismo, de manera de facilitar el acceso al mercado de las cargas movilizadas por carretera y ferrocarril.

Asimismo, la regionalización del ATIT permitiría en un futuro poder pensar en la posibilidad de contar con acuerdo regional de transporte multimodal, que requeriría entre otros la unificación de las normativas unimodales.

Al respecto, la Secretaría General de la ALADI informó que en el año 2002 elaboró un estudio comparativo entre las disposiciones del ATIT y de las Decisiones 398 y 399 de la CAN, el que había determinado que las mismas son en su mayoría

compatibles, presentándose algunas diferencias que no constituirían un impedimento para una futura armonización. En ese sentido, se informó también que la ALADI está trabajando con la CAN en el análisis conjunto de este y otros estudios que permitan seguir avanzando hacia la armonización.

Al respecto, la delegación de Brasil agradeció a la ALADI por el estudio, considerándolo muy bueno y reflexionando que a pesar de ser del año 2002, todavía no se ha avanzado hacia la armonización normativa en la región como propone el mismo, resaltando la necesidad de que esto se realice cuanto antes.

En el mismo sentido intervinieron las delegaciones de Argentina y Paraguay, expresando esta última que a su criterio el ATIT tiene mecanismos que permiten la libre adhesión de otros países, agregando que existen antecedentes de articulación de normas de los países de la región.

Al respecto, el Presidente, teniendo en cuenta la posibilidad de unificación del ATIT, se refirió al libro "Los caminos de la integración" escrito por la Dra. Sonia Rotondo, al igual que la Dra. Silvia Sudol, a quien dio la palabra.

En ese sentido la Dra. Silvia Sudol expuso que junto con la Dra. Sonia Rotondo, plasmaron su experiencia teórica y práctica en el ámbito del ATIT y del MERCOSUR en cuanto al transporte internacional en la región.

Destacó que las empresas del Cono Sur tienen muchas posibilidades de hacer negocios con los países de la CAN, lo que muchas veces se hace difícil por la diferencia normativa. En el Cono sur también es difícil a veces por la superposición normativa, pero esto se acentúa al pasar a países de la Comunidad Andina, por el cambio normativo. Al respecto, indicó que sería interesante, partiendo de los trabajos técnicos disponibles, armonizar la normativa de CAN y ATIT.

La Dra. Silvia Sudol también hizo referencia a una reunión en el marco del Banco Asiático de Desarrollo en la que participó en la ciudad de Beijing, China, con representantes técnicos de la Comunidad Europea y Estados Unidos, entre otras áreas. En esa reunión se realizó un análisis comparado de los acuerdos de transporte terrestres vigentes en esas regiones y finalmente se solicitó la traducción del ATIT al idioma chino, como aporte para negociaciones con países vecinos a la República Popular China, resaltándose la importancia del contenido de este acuerdo.

Al respecto, el Presidente planteó que además de las adhesiones que podrían producirse por países no signatarios del Acuerdo, se explore la alternativa de suscribir acuerdos bilaterales que tomen como base la estructura del ATIT.

La delegación de Brasil informó que está trabajando en esa línea, por ejemplo con el acuerdo que suscribieron con Venezuela. En ese mismo camino lo harán con Ecuador y con Colombia, con la intención de promover una mejor convergencia con el ATIT.

La delegación de Argentina, confirmando lo que expresó Brasil, manifestó que firmaron un acuerdo con Ecuador, tomando en cuenta el acuerdo Brasil-Venezuela.

Al respecto, la Secretaría General de la ALADI recordó que el Tratado de Montevideo 1980 puede amparar todos los acuerdos bilaterales que surjan en este sentido, dado que todos los países de la CAN son países signatarios de la ALADI, al igual que los países signatarios del ATIT. De hecho, Bolivia y Perú, signatarios del ATIT, son miembros de la CAN.

TRANSPORTE POR CARRETERA

3. Propuestas pendientes de reuniones anteriores.

Respecto al Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones presentado en el 2014 (Anexo IV)

- Art. 1:

De la reunión del 2014, queda pendiente la propuesta de Brasil con relación al Art. 1°. Se había acordado que cada país comunique a la Secretaría General de la ALADI el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a efectos de que ésta circule esa información entre los demás Organismos de Aplicación para su difusión entre los transportistas habilitados.

Al respecto, el Organismo Nacional Competente de Paraguay, DINATRAM, informó a través de la Secretaría General de la ALADI (nota DNT N° 420, 23/09/2016) que es el Órgano Fiscalizador de los Servicios de Transporte de Pasajeros y Carga, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre y de la Dirección General de Fiscalización y Control. En cuanto hace a las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, detalla que el proceso para el Servicio de Transporte de Cargas se efectúa según lo establecido en la Resolución del Consejo de la DINATRAM N° 53/2002 y para el Servicio de Transporte de Pasajeros, está dado por Resolución del Consejo de la DINATRAM N° 216/2012 (Disponibles en www.dinatram.gov.py).

La delegación de Paraguay solicitó agregar como **Anexo VII** la mencionada nota conteniendo la información.

En este sentido, la delegaciones de Chile y Brasil acompañan en este acto la norma que regula el procedimiento aplicable al Protocolo de Infracciones y Sanciones del ATIT, que también contempla el derecho de defensa de los infraccionados y los organismos fiscalizadores, documentos que se agregan al mismo **Anexo VII**.

Asimismo, la delegación de Bolivia informó mediante correo electrónico que el órgano fiscalizador de los servicios de transporte de pasajeros y carga es la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT y que la normativa que establece el procedimiento es la Ley 2341 y el Decreto Supremo 27172, mismos que podrán ser encontrados en la página Web www.att.gob.bo.

Por su parte, la delegación de Argentina remitirá antes de 30 días a la Secretaría de la ALADI dicha información.

- Modificación de los Art. 3°, 4° y 5° del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del ATIT (Ver **Anexo V** que incluye propuestas de Brasil, algunas ya presentadas en la XVI Reunión que no fueron Analizadas y otras nuevas que se presentaran en un punto posterior. Ver **Anexo VI** con los cambios acordados)
- Art. 3°, a) 15:

Se acordó el siguiente texto, en idiomas español y portugués.

“Transportar pasajeros de pie o en lugares no destinados a este fin dentro del vehículo.”

“Transportar passageiros em pé ou em lugares não destinados a este fim no veículo.”

- Art. 3. b) 7. No se aprobó eliminar “Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram”

La delegación de Bolivia solicitó consignar que está por aprobar una normativa de Transporte de Cargas Peligrosas, por lo que realizará las consultas pertinentes.

Luego de diversas deliberaciones, no hubo consenso entre las delegaciones de eliminar este numeral.

- Las delegaciones acordaron cambiar el término “no exhibir o portar” por “no exhibir o **no** portar” en todo el proyecto de Protocolo.
- Las delegaciones acordaron en agregar “o no portar” luego de exhibir, en el Art. 5.a.3. y 5.b.3. refiriendo a los documentos de porte obligatorio.

Con respecto a los documentos de porte obligatorio, las delegaciones que participan del Subgrupo de Trabajo N°5, Transporte, del MERCOSUR, informaron que cada país ya definió lo que entiende bajo ese concepto, consignado en un cuadro que se agrega como **Anexo VIII**.

En ese mismo sentido, las delegaciones solicitaron a Bolivia y Perú que proporcionen la definición de aquellos documentos de porte obligatorio. A este respecto Bolivia expresó que la información requerida, se entregará en el más breve plazo a la Secretaría General de la ALADI.

- Al eliminar el art. 5 a) 5, se incorpora como nuevo Art. 5 a) 5. “Vender mais de um bilhete de passagem para uma mesma poltrona, na mesma viagem”

Art. 5 a) 5 “Vender más de un boleto de pasaje para un mismo asiento, en el mismo viaje.”

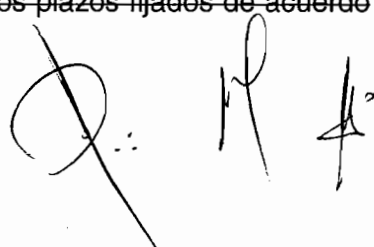
Esto fue aprobado por todos los países presentes.

- Art. 5 b) De carga

~~1. Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.~~

~~1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.~~

Aprobado por los países presentes.



- **Elaboración de un proyecto de Protocolo Adicional que modifique el Segundo Protocolo Adicional al ATIT**

Se solicitó a la ALADI actualizar el Segundo Protocolo Adicional al ATIT sobre Infracciones y Sanciones, por lo que la Secretaría General acordó elaborar un proyecto de Protocolo Adicional incorporando las modificaciones acordadas en esta Reunión y en la XVI Reunión.

- **Régimen simplificado de Infracciones y Sanciones para el Transporte Fronterizo.**

En relación a este tema y dando continuidad al tema tratado en la reunión anterior, la delegación de Brasil propone, establecer un régimen simplificado para este tipo de transporte, simplemente eliminando su aplicación de las disposiciones correspondientes a los artículos siguientes: 3 a) 1, 3, 4, 7, y 13. 4 a) 1, 5, 6, 5. a) 2, 3, y 4 del Protocolo Infracciones y sanciones, propuesta que se incluye como **Anexo IX** y que se incorporará al temario de la próxima reunión.

4. Respecto al Capítulo Transporte por Carretera.

- Propuesta de incorporar al Art. 19 las siguientes definiciones:
 - a) Subcontratación
 - b) Intercambio de tracción

La delegación de Argentina consideró que es un tema de tratamiento bilateral. No se puede elaborar una única definición para cada uno de los temas. No hay un criterio único, por lo cual no puede ser definido de forma multilateral.

La delegación de Brasil opinó que si fuera posible lograr una redacción de consenso entre los siete países sería óptimo. Sin embargo, entendió que es posible lograr ese propósito bilateralmente.

A su turno, la delegación de Paraguay manifestó que sea tratado el punto de forma bilateral, o según sea el caso, trilateralmente, alegando las razones ya manifestadas por las demás delegaciones.

5. Nuevas propuestas (presentadas con menos de 60 días de anticipación).

Las siguientes Propuestas de Perú no fueron tratadas por la ausencia del Organismo Nacional de Aplicación de dicho país: Renovación del permiso complementario a la sola comunicación de la renovación del permiso originario remitida por el país de origen del transportista; Interconexión de los registros de transporte internacional por carretera de los países signatarios; Alcances de Art. 6° del ATIT (pasos fronterizos habilitados por los países signatarios para el transporte internacional terrestre); Acreditación de la habilitación vehicular para el transporte internacional terrestre de los países signatarios; y Determinación de los documentos de porte obligatorio para el transporte internacional terrestre. Quedan para una próxima reunión.

La Delegación de Brasil presentó propuestas con menos de 60 días de anticipación, que se presentan en el mencionado (Ver **Anexos V y VI**)

- **Art. 9º numeral 2 del ATIT.**

La Delegación de Brasil propuso modificarlo de la siguiente manera:

“Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos **e às empresas que houverem cometido, respectivamente, infrações de trânsito e de transporte.**”

“No obstante, el representante legal al que se refiere la letra b) del artículo 24, será solidariamente responsable por el pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos **y las empresas que hubieren cometido, respectivamente, infracciones de tránsito y de transporte.**”

La modificación quedó aprobada por todos los países presentes.

La delegación de Paraguay expresó que el instrumento que otorgue el poder al representante legal contemple lo señalado precedentemente.

- **Art. 19 del ATIT**

La delegación de Brasil propuso definir el concepto representante legal de la siguiente forma:

“Representante legal: pessoa física ou jurídica a quem são conferidos poderes para representar os atos da empresa estrangeira de transporte internacional regular, no país de destino e sendo responsável solidário pelo pagamento das infrações de trânsito e transportes.”

“Representante legal: persona física o jurídica a quien son conferidos poderes para representar en los actos de la empresa extranjera de transporte internacional regular, en el país de destino y responsable solidario del pago de las infracciones de tránsito y transportes.”

Esta propuesta fue aprobada por todas las delegaciones presentes.

- **Art. 27 del ATIT**

La delegación de Argentina propuso agregar al final del Art. 27 del ATIT, la frase:

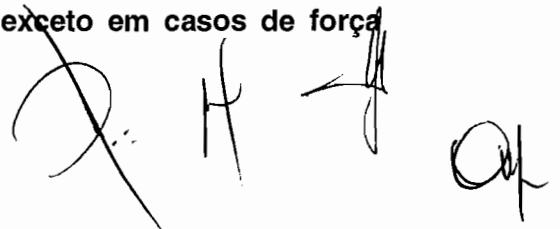
“y no requerirá representante legal”

Dicha propuesta fue aprobada por las delegaciones.

- **Art. 3 a) 3 del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones**

La delegación de Brasil propuso agregar al final del Art. 3 a) 3, las palabras “debidamente justificado.”

“Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior devidamente justificados”.



“Efectuar transbordo sin autorización previa, excepto en casos de fuerza mayor debidamente justificados”.

Al respecto, todas las delegaciones presentes aprobaron la modificación.

- **Art 4º a) 1. y Art 4º b) 1. del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones**

Brasil propone eliminar el Art. 4, a) 1. y Art. 4, b) 1.

~~“Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.”~~

~~“Modificar las características de los vehículos sin la autorización de la Autoridad Competente.”~~

Esta propuesta fue aprobada por todas las delegaciones presentes.

Paraguay aclara que está de acuerdo en la eliminación pero aplicará legislación interna.

- **Art. 5º a) del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones.**

Brasil propuso sustituir los siguientes numerales:

4. La delegación de Brasil propone cambiar la palabra ‘SISTEMA’ por **‘SERVICIO’**.

~~“Não contar com Sistema Serviço de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.”~~

~~“No contar con Sistema Servicio de Atención de Reclamos en oficina de venta de pasajes o en terminales.”~~

Las delegaciones presentes aprobaron la propuesta.

5. La delegación de Brasil propone eliminar este número.

~~“Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.”~~

~~“Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas sobre publicidad y uso del mismo.”~~

Las delegaciones presentes aprobaron la propuesta.

Las delegaciones presentes acordaron que en atención a que estas propuestas fueron presentadas con menos de 60 días de anticipación, quedarán para ser ratificadas en cuanto a su aprobación en la próxima reunión.

TRANSPORTE FERROVIARIO

6. Actualización del Capítulo Ferroviario. Presentación de la propuesta que deriva del tratamiento del Informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios que figura como Anexo IV del Acta de la XIV Reunión.

Sobre el particular, la delegación del Paraguay presentó copia de una nota de las autoridades ferroviarias, la que se agrega como **Anexo XI**.

En ese mismo sentido, la delegación de Brasil propuso modificar el capítulo ferroviario del ATIT, de acuerdo a las operaciones de transporte actuales.

Las delegaciones presentes acordaron que para la próxima reunión procurarán incorporar a sus delegaciones a representantes del sector ferroviario y en todo caso, expondrán su pronunciamiento con respecto a las propuestas de modificación que figuran en el Anexo IV del Acta de la XIV Reunión.

ASUNTOS ADUANEROS

7. Tratamiento de temas pendientes que figuran en el Anexo VIII del acta de la XVI reunión.

La delegación de Argentina invitó formalmente a una reunión a ser convocada por la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en Buenos Aires, del 27 al 29 de marzo de 2017, siendo necesaria la presencia de los representantes de las Aduanas de los siete países, a los efectos de tratar la propuesta consolidada del proyecto del Anexo Aduanero.

Al respecto, se solicitó a la Secretaría General de la ALADI, como Secretaría de la Comisión, que coordine la convocatoria.

Los delegados de Aduana de Brasil y Paraguay, cuyo informe consta como **Anexo XII** trabajaron en el texto consolidado y realizaron cambios en las definiciones, así como algunos comentarios respecto al MIC/DTA, el que será transmitido electrónicamente sin perjuicio que en una primera etapa también será impreso e incluirá una firma electrónica.

SEGUROS

8. Consideración de la propuesta realizada por Brasil sobre actualización de valores mínimos de cobertura, que figura en el punto 6 del Acta de la XV Reunión.

Con respecto a este punto, las delegaciones presentes que son parte del MERCOSUR informaron que suscribieron un acuerdo que aumenta los montos asegurados y que actualmente se encuentra vigente en conformidad a lo dispuesto en la Resolución GMC 15/14. Ver **Anexo XIII**.

En este contexto, la delegación de Brasil propuso que los demás países signatarios del ATIT que no son miembros plenos del MERCOSUR aprueben la modificación que aumenta los montos asegurados. Asimismo, la delegación de Brasil expuso la temática relativa a las garantías alternativas que existen a aquella que se constituye sobre la flota autorizada, respecto a la cual se agrega a la presente como documento de trabajo, la Resolución GMC 12/14. Ver **Anexo XIV**.

La delegación de Chile, sobre esta materia, manifestó su acuerdo con la modificación relativa al aumento, sin embargo espera que esta modificación se produzca mediante aprobación en el seno de la Comisión del Art. 16.

La delegación de Bolivia acordó enviar a ALADI una respuesta, a la brevedad.

9. Evaluación de la posibilidad de aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países signatarios del ATIT (Propuesta del Perú), con la presencia de un especialista en seguros integrando cada delegación, de acuerdo a lo establecido en el punto 7 del Acta de la XV Reunión.

Quedó pendiente al no estar presente el Organismo Nacional Competente de Perú.

OTROS TEMAS

10. Propuesta de Capítulo Solución de Controversias.

Las delegaciones evaluaron conveniente analizar y discutir un régimen de solución de controversias específico aplicable al Acuerdo, razón por la cual se incluirá en el temario de la próxima reunión.

En este sentido, la delegación Argentina, enviará a la ALADI, a la mayor brevedad y antes de la próxima Reunión, una propuesta de texto base referida a un Capítulo de Solución de Controversias, para ser distribuido a los Organismos Nacionales Competentes de los países signatarios del ATIT.

11. Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del ATIT (Comisión del Art. 16).

Fue revisado el Proyecto de Reglamento que figura con control de cambios como **Anexo XV**.

12. Consideraciones Finales.

A solicitud de Bolivia, se estableció que los correos electrónicos a utilizarse para las comunicaciones sean los institucionales autorizados.

La delegación de Argentina planteó dejar claro en cada reunión, los temas que serán tratados en la próxima, en el sentido de poder contar con los organismos nacionales correspondientes, de acuerdo a los temas que se traten, es decir, sector ferroviario, aduanas, seguros, migraciones, por ejemplo.

Por su parte, la delegación de Brasil expresó que aunque no asistan los representantes de los sectores específicos a las reuniones, las delegaciones que concurren cuenten con una posición definitiva con respecto a las propuestas presentadas.

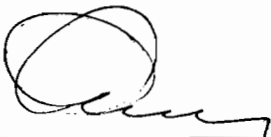
13. Próxima Reunión.

Las delegaciones acordaron efectuar la XVIII Reunión de la Comisión del Artículo 16 los días 31 de mayo al 2 de junio de 2017 en la Sede de la ALADI, por lo


que se solicitó a la Secretaría de la Comisión que efectúe las coordinaciones correspondientes.

En cuanto a las comunicaciones, se acordó que las notas de convocatoria a las Reuniones de la Comisión serán remitidas por la Secretaría General de la ALADI a los Organismos Nacionales Competentes de los países signatarios del ATIT, siendo responsabilidad de cada Organismo la convocatoria a otras entidades de sus respectivos países.


Culminada la consideración de los temas propuestos, las delegaciones manifestaron su satisfacción por los avances logrados y coincidieron en reiterar su agradecimiento a Brasil por la hospitalidad y el apoyo brindado para el desarrollo de la XVII Reunión, luego de lo cual procedieron a suscribir ocho ejemplares originales de la presente Acta.




Por Argentina



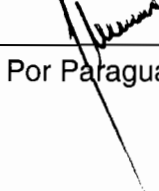
Por Bolivia



Por Brasil



Por Chile



Por Paraguay

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Jefe de la Delegación

CUENCE, Antonio Raúl
rcuence@transporte.gob.ar

Asesor Internacional
Subsecretaría de Transporte Automotor

Delegados

CANNATARO, Jorge
nej@mrecic.gob.ar

Cancillería
Ministerio de Relaciones Exteriores

AMORÓS, Juan

jamoros@cnrt.gob.ar

CNRT

SAIDMAN, Romina

rsaidman@cnrt.gob.br

CNRT

MENGA, Guadalupe

guadalupemenga@gmail.com

Subsecretaría de Transporte Automotor

BALTORÉ, Cristina

cbaltore@transporte.gob.ar

Subsecretaría de Transporte Automotor

Observadores

SUDOL, Silvia
sudols@fibertel.com.ar

ATACI

REIS, Alexandre dos

ale.reis@aguilucho.com.br

AGUILUCHO

DELEGACIÓN DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Jefe de la Delegación

GONZALES, Luis Carrasco
luis.carrasco@oopp.gob.bo

Director de Transporte,
Viceministerio de Transportes

Delegados

TELLEZ, Carlos Aliaga
caliaga@att.gob.bo

Analista Dirección Jurídica - ATT

MICHEL, Alvaro Ortuste

aortuste@att.gob.bo

Jefe Transporte Terrestre ATT

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

Jefe de la Delegación

OFUGI, Noboru
noboru.ofugi@antt.gov.br

Chefe da Assessoria Técnica do
Transporte Internacional da Agência
Nacional Transporte Terrestres ANTT

Delegados

OLIVEIRA, Alexandre Muñoz Lopes de
Alexandre.oliveira@antt.gov.br
ARAGÃO, Thiago Martorelly O.
Thiago.aragao@antt.gov.br
SANTOS, Renato de Miranda
renato.santos@antt.gov.br
BARROS, Silvana Lucia C.
Silvana.barros@antt.gov.br
SANTOS, José da Silva
Jose.santos@antt.gov.br
LIMA DAS NEVES, Marcos Antonio
marcos.neves@antt.gov.br
JUNQUILHO, Wilbert
Wilbert.junquilha@antt.gov.br
PICQUET, Paula Denize de Pina
Paula.picquet@antt.gov.br
RODRIGUES, Luciano
Luciano.silva@antt.gov.br
SILVEIRA, Augusto Pinto
Augusto.silveira@antt.gov.br
ANSELMO, Geraldo Luis
Geraldo.anselmo@antt.gov.br
RIBEIRO, Felipe N. Caetano
Felipe.ribeiro@itamaraty.gov.br
COELHO FILHO, Antonio Rodrigues
Antonio.coelho@rfb.gov.br
COSTA, Marcelo
Marcelo.costa@susep.gov.br
SILVA, Rosana Dias
Rosana.silva@susep.gov.br
GOMES, Anderson Frazão
anderson@prf.gov.br
CARVALHO, Fabio Mehanna S.
Fabio.mehanna@prf.gov.br
DA SILVA, Julino André
Julino.andre@prf.gov.br

Superintendente de Serviços de
Transporte de Passageiros - ANTT
Superintendente de Transporte de Carga
ANTT
Gerente - ANTT

Gerente - ANTT

Gerente Substituto de Fiscalização -
ANTT

Coordenador Transporte Rodoviário
Internacional de Cargas- ANTT
Coordenador de Fiscalização do Transp.
Internacional – ANTT

Coordenadora de Cerimonial e Eventos -
ANTT

Coordenador Substituto da Fiscalização
Transporte Internacional - ANTT
Técnico - ANTT

Coordenador substituto de Fiscalização
da URSP - ANTT
Terceiro Secretario - MRE

Auditor Fiscal e Coordenador Nacional do
CT-2 – MERCOSUL - RFB

Analista técnico - SUSEP

Coordenadora - SUSEP

Inspetor – Chefe da Divisão de Fiscalização
de Trânsito e Transporte - PRF

Chefe da Fiscalização na Superintendência
da PRF em MG

Chefe do Núcleo de Procedimentos de
Fiscalização - PRF

Observadores

ALMEIDA, José Carlos de
jcalmeida@brturbo.com.br
FREITAS, Neival Rodrigues

FENSEG

FENSEG

<u>Neival.consultor@fenseg.org.br</u>	FENSEG
ARANHA, Gloria	
<u>Gloriaaranja@fenseg.org.br</u>	
MOSCARDINI, Luiz Carlos	MAGNA Corretora de Seguros
<u>lcm@magnacorretoradeseguros.com.br</u>	
VIVEIROS, Rafael Thebergs de	CNT
<u>Rafael.viveiros@cnt.org.br</u>	
ROTONDO, Sonia	NTC e Logistica
<u>internacional@ntc.org.br</u>	
PRATES, Maria Rita O.	Consultor
<u>ritasupercarga@uol.com.br</u>	
PRATES, Walter Cruz	Consultor
<u>ritasupercarga@uol.com.br</u>	
VINCI, Gladys	ABTI
<u>internacional@abti.com</u>	
JACOMEL, Douglas	SINDIFOZ
<u>juridico@sindifoz.com.br</u>	
CARAMORI, Doreni	Planalto Transportes
<u>doreni@jmt.com.br</u>	Viação Ouro e Prata
	UNESUL Transportes

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

<u>Jefe de Delegación</u>	
ORTIZ MENDEZ, Pablo	Jefe de Departamento de Asuntos Internacionales
<u>pablo.ortiz@mtt.gob.cl</u>	Subsecretaría de Transportes
ABARZÚZ, Carolina Cortez	
<u>ccortez@minrel.gob.cl</u>	Cancillería - DIFROL
Observadores:	
PRADA, Flavio	SERVINT
<u>flavio@servint.com.br</u>	

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY

<u>Jefe de Delegación</u>	
GONZÁLEZ VERNAZZA, José Luis	
<u>jlgonzalez@dinatran.gov.py</u>	Director de Relaciones y Negociaciones Internacionales – DINATRAN
<u>Delegados</u>	
RIVAS PANIAGUA, Carlos Alberto	
<u>carivas@dinatran.gov.py</u>	Director General de Planificación de Transporte – DINATRAN
OCAMPOS, Oscar Martín	
<u>mocampos@dinatran.gov.py</u>	Director General de Fiscalización y Control DINATRAN
RIVEROS, José Fernando	
<u>friveros@dinatran.gov.py</u>	Director General de Anticorrupción - DINATRAN

AMARILLA PÁEZ, Sergio Eloy
samarilla@dinatran.gov.py

Director de Seguridad Vial – DINATRAN

SOSA LARROSA, Luis Andrés
lsosa@mre.gov.py

Consejero MRE/DIFTI – CANCELLERIA
Dirección de Integración Física y
Transporte Internacional - Ministerio de
Relaciones Exteriores

RACHID, Ale Kuster
akuster@aduana.gov.py

ADUANA

Observadores

FUSTAGNO, Ricardo Antonio
capatit@tigo.com.py

CAPATIT

**DELEGACIÓN DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN
LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN - ALADI**

PIMENTEL, Belquisse
sgaladi@aladi.org

Jefe del Departamento de Integración
Física y Digital

MIRANDA, Verónica
sgaladi@aladi.org

Técnica del Departamento de Integración
Física y Digital

DELEGACIÓN DA COMUNIDAD ANDINA - CAN

VELASCO, Alan Vera
avera@comunidadandina.org

Jefe del delegación - SGCAN

ANEXO II

ANEXO II

XVII REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

TEMARIO TENTATIVO

En Plenario: Establecer el Temario definitivo como primera tarea.

TEMAS GENERALES

1. Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el estado de situación de la suscripción de protocolos adicionales en trámite.
 - Protocolo Adicional que recoge las modificaciones acordadas en la XII Reunión.
 - Protocolo Adicional que modifica el Anexo II sobre Asuntos Migratorios.
 - Protocolo Adicional modificatorio del Artículo 16, incorporando a la SG de la ALADI como Secretaría Técnica del Acuerdo.
2. Informe de las gestiones realizadas por el Organismo Nacional Competente de Uruguay (Punto 10 del Acta de la XV Reunión).
3. Regionalización del ATIT y su vinculación con la implementación del multimodalismo en la región.

Se sugiere continuar trabajando para que países no signatarios del ATIT se adhieran al mismo, de manera de facilitar el acceso al mercado de las cargas movilizadas por carretera y ferrocarril y asimismo, para avanzar en la elaboración de un acuerdo regional de transporte multimodal, cuyo desarrollo depende en gran medida de la unificación de las normativas unimodales sobre acceso al mercado, contrato de transporte, tránsito aduanero internacional y aspectos técnicos, entre otros.

TRANSPORTE POR CARRETERA

4. Propuestas pendientes de reuniones anteriores:

Respecto al Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones

- De la reunión del 2014, queda pendiente la propuesta de Brasil con relación al Art. 1°. Se había acordado que cada país comunique a la Secretaría General de la ALADI el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a efectos de que ésta circule esa información entre los demás Organismos de Aplicación para su difusión entre los transportistas habilitados.

Al respecto, el Organismo Nacional Competente de Paraguay, DINATRA, informó a través de la Secretaría General de la ALADI (nota DNT N° 420, 23/09/2016) que es el Órgano Fiscalizador de los Servicios de Transporte de Pasajeros y Carga, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre y de la Dirección General de Fiscalización y Control. En cuanto hace a las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, detalla que el proceso para el Servicio de Transporte de Cargas

se efectúa según lo establecido en la Resolución del Consejo de la DINATRAN N° 53/2002 y para el Servicio de Transporte de Pasajeros, está dado por Resolución del Consejo de la DINATRAN N° 216/2012 (Disponibles en www.dinatran.gov.py).

- Sobre el Art. 2° las delegaciones coincidieron con su modificación. Faltaría incorporar las modificaciones con relación a “Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal”.
- Modificación de los Art. 3°, 4° y 5° del ATIT (Se anexan propuestas de Brasil, algunas ya presentadas en la XVI Reunión que no fueron Analizadas y otras nuevas).
- Art. 3° - Análisis de la propuesta de Brasil pendiente (Anexo V Acta XVI Reunión).
- Sobre el Art. 3°b 3 (para transporte de cargas) eliminar la infracción.
- Analizar la propuesta de Brasil con relación al punto 3.a.4 y 3.b.4.
- Incorporar en el Protocolo 3.a.14 y 3.b.10 con relación a la ITV.
- Incorporar al Protocolo con relación 3.a.11 “Embarcar o desembarcar pasajeros en lugares no acordados, sin motivos justificados” y modificar el punto 3.a.10: “Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros en los puntos acordados, sin motivos justificados”.
- Introducir el Art. 5.a.7 y 5.b.4 en el Protocolo: “no exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado original de seguro obligatorio conforme a la normativa vigente”.
- Las delegaciones acordaron en agregar “o portar” luego de exhibir, en el Art. 5.a.3. y 5.b.3. refiriendo a los documentos de porte obligatorio. En ese sentido, acordaron seguir trabajando en la posibilidad de definir cuáles serían, en cada caso, dichos documentos.
- Agregar como Art. 5.a.8. y 5.b.5. la infracción “No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado de Revisión Técnica Vehicular”.
- Introducir como Art. 5.a.9. la infracción “Realizar transporte ocasional sin tener a todos los pasajeros registrados en la respectiva lista”.
- Agregar al Art. 6 del Protocolo el 1er párrafo en relación a la clasificación de las multas y su valor.
- Modificar el Art. 6 eliminando el 2do párrafo.
- Agregar al final de la actual redacción del Art. 6 del Protocolo: “la autoridad deberá eximir de la sanción, a fin de evitar que se vulnere el principio del “non bis in ídem”, cuando los hechos que hayan configurado una infracción den origen a una sanción aplicada por otra autoridad.
- Se acordó que Brasil realice en un plazo de 90 días la simplificación de la propuesta con respecto a las sanciones aplicables al transporte fronterizo.

Respecto al Capítulo Transporte por Carretera

- Agregar al Art. 19 las siguientes definiciones:
 - a) Pasaje o boleto de viaje
 - b) Frecuencia
 - c) Itinerario
 - d) Línea
 - e) Parada (reformulado)
 - f) Otra sección
 - g) Servicios regulares de temporada turística, no permanente.
 - h) Servicios regulares de temporada turística, permanente
 - i) Terminal
 - j) Transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado
 - k) Transporte fronterizo de cargas (Brasil propuso una definición que se presenta en anexo)
 - l) Transporte transfronterizo de pasajeros
 - m) Transporte de encomiendas (Perú propondrá una definición)

Quedan pendientes de definir:

- a) Subcontratación
- b) Intercambio de tracción

5. Otros:

- Modificación del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones. (Propuesta de Argentina).
- Renovación del permiso complementario a la sola comunicación de la renovación del permiso originario remitida por el país de origen del transportista. (Propuesta de Perú).
- Interconexión de los registros de transporte internacional por carretera de los países signatarios.
- Alcances de Art. 6° del ATIT (pasos fronterizos habilitados por los países signatarios para el transporte internacional terrestre). (Propuesta de Perú).
- Acreditación de la habilitación vehicular para el transporte internacional terrestre de los países signatarios. (Propuesta de Perú).
- Determinación de los documentos de porte obligatorio para el transporte internacional terrestre. (Propuesta de Perú).
- Modificación del Art. 9° numeral 2 (Se anexa propuesta de Brasil).

TRANSPORTE FERROVIARIO

6. Actualización del Capítulo Ferroviario. Presentación de la propuesta que derive del tratamiento del Informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios que figura como Anexo IV del Acta de la XIV Reunión, en reunión previa el día anterior a la XVI Reunión, de acuerdo a lo establecido en el punto 4 del Acta de la XV Reunión.

ASUNTOS ADUANEROS

7. Tratamiento de temas pendientes que figuran en el Anexo IV del acta de la XV reunión.

SEGUROS

8. Consideración de la propuesta realizada por Brasil sobre actualización de valores mínimos de cobertura, que figura en el punto 6 del Acta de la XV Reunión.
9. Evaluación de la posibilidad de aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países signatarios del ATIT (Propuesta del Perú), con la presencia de un especialista en seguros integrando cada delegación, de acuerdo a lo establecido en el punto 7 del Acta de la XV Reunión.

OTROS TEMAS

10. Evaluación de la conveniencia de contar con un mecanismo de solución de controversias para el ATIT (Propuesta de Perú). Sobre este punto, al no encontrarse presente Perú en la XVI Reunión, se mantiene en agenda para ser presentada mediante propuesta formal.
 11. Argentina presenta una propuesta de Capítulo Solución de Controversias.
 12. Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del ATIT (Comisión del Art. 16).
 13. Convocatoria a Reunión de las Aduanas, con concurrencia de los siete países signatarios como condición para su realización (Propuesta de Argentina)
-

ANEXO XIII

ANEXO III

ANEXO III

**ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE – ATIT (ALADI/AAP/A14TM/N°3)**

PROYECTOS DE PROTOCOLOS ADICIONALES - ESTADO DE SITUACIÓN

Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT	Nota	Conformidad	Pendiente de conformidad
<p>1. Introduce cambios al Acuerdo puestos por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de Noviembre y 1º de Diciembre de 2010</p>	<p>ALADI/SUBSE-LC- 236/12 del 04/10/2012</p>	<p>Argentina Brasil Chile Paraguay Uruguay</p>	<p>Bolivia propuso cambios que fueron comunicados por nota EBUR 013/15 del 15/01/2015 (Circulada mediante nota ALADI/SUBSE-LC 5/15 y 7/15)</p> <p>Perú propuso cambios que fueron comunicados por mediante la Nota No. 7-5-Z/23 de junio de 2016.</p>
<p>2. Sustituye el Anexo II “Aspectos Migratorios” del Acuerdo</p>	<p>ALADI/SG-416/11 de 04/10/2011 ALAD/SUBSE-LC150/14</p>	<p>Argentina Bolivia Brasil Chile Paraguay Perú Uruguay</p>	<p>Cuenta con el visto bueno de todos los países signatarios del ATIT</p>
<p>3. Modifica el Artículo N° 16 del Acuerdo incorporando a la Secretaría General de la ALADI como Secretaría de la Comisión instituida por dicho Artículo.</p>	<p>ALADI/SUBSE-LC- 237/12 del 04/10/2012</p>	<p>Argentina Brasil Chile Paraguay Perú Uruguay</p>	<p>Bolivia</p>

1. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT propuesto por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de Noviembre y 1° de Diciembre de 2010, que revisa en su totalidad el Acuerdo, modificando el Artículo 4 numeral 1; Artículo 7°; Artículo 9°; Artículo 19°; Artículo 19° numeral 10; Artículo 22° numeral 4; Artículo 22° numeral 5; Artículo 24°; Artículo 25°; Artículo 26°; Artículo 29° numeral 1; Artículo 30°, versión en idioma portugués; Artículo 31°, versión en idioma portugués; Artículo 35°; Artículo 58° numeral 1; Apéndice 1; Apéndice 2; Apéndice 4; Apéndice 5; Apéndice 6; y Artículo 13° del Anexo "Asuntos Aduaneros".

- i. Por Nota ALADI/SUBSE-LC- 236/12 del 04/10/2012, se envió el texto del proyecto de Protocolo en ambos idiomas, tal como quedaría para su suscripción, con modificaciones de índole formal, solicitadas por la Representación de Brasil mediante Nota 138 de fecha 25/09/2012, realizadas a la versión del proyecto que fuera enviada mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 076/11 del 29/03/2011 y que ya contaba con el visto bueno de Argentina, Chile y Uruguay.
- ii. Se reiteró el mencionado proyecto mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 017/13 del 06/02/2013 informando sobre el estado de situación del trámite de protocolización correspondiente.
- iii. Mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 075/13 del 15/05/2013 se envió nuevo informe sobre el estado de situación del proyecto de Protocolo Adicional de referencia.
- iv. Hasta el momento se cuenta con el visto bueno de Argentina, Chile, Brasil Paraguay y Uruguay a dicha versión.
- v. Se aguardaba visto bueno de los países que aún no habían expresado su conformidad para suscribir el mismo, es decir, **Bolivia y Perú**.
- vi. Bolivia propuso cambios que fueron comunicados por nota EBUR 013/15 del 15/01/2015 (Circulada mediante nota ALADI/SUBSE-LC 5/15 y 7/15).
- vii. Perú sugiere modificaciones mediante la mencionada Nota No. 7-5-Z/23 de junio de 2016.

2. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que elimina los Artículos 2 a 10 del Anexo II “Aspectos Migratorios” del Acuerdo que refieren a la Libreta de Tripulante Terrestre y el Apéndice correspondiente, por cuanto la misma no ha sido implementada hasta el presente y no se encuentra entre los documentos de viaje a que refiere la Decisión CMC N° 18/08 del MERCOSUR

- i. Enviado a los países signatarios del ATIT para su consideración, mediante Nota ALADI/SG-416/11 de 04/10/2011.
- ii. Se reiteró mencionado proyecto mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 017/13 del 06/02/2013 informando sobre el estado de situación del trámite de protocolización correspondiente.
- iii. Mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 075/13 del 15/05/2013 se envió nuevo informe sobre el estado de situación del proyecto de Protocolo Adicional de referencia.
- iv. Cuenta con el visto bueno de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú Uruguay.
- v. Los cartones están para la firma de los países signatarios del ATIT.

3. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que modifica el Artículo N° 16 del Acuerdo, incorporando a la Secretaria General de la ALADI como Secretaria de la Comisión instituida por dicho Artículo.

- i. Por Nota ALADI/SUBSE-LC- 237/12 del 04/10/2012 se envió el texto del proyecto de Protocolo en ambos idiomas, tal como quedaría para su suscripción, con modificaciones de índole formal, solicitadas por la Representación de Brasil mediante Nota 139 de fecha 25/09/2012, realizadas a la versión del proyecto que fuera enviada mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 418/11 del 04/10/2011 y que ya contaba con el visto bueno de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay.
 - ii. Se reiteró mencionado proyecto mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 017/13 del 06/02/2013 informando sobre el estado de situación del trámite de protocolización correspondiente.
 - iii. Mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 075/13 del 15/05/2013 se envió nuevo informe sobre el estado de situación del proyecto de Protocolo Adicional de referencia.
 - iv. Hasta el momento se cuenta con el visto bueno de Argentina, Brasil, Chile Paraguay, Perú y Uruguay a dicha versión.
 - v. Se requiere el visto bueno Bolivia.
-

ANEXO IV

ANEXO IV

(Presentado en el 2014)

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

... Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes otorgados en buena y debida forma que fueran depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación,

VISTO.- El punto 2 del Acta de la VII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16),

CONSIDERANDO.- La necesidad de protocolizar en la ALADI las modificaciones al **Primer Segundo (ACORDADO)** Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas en la citada Reunión para su formalización en un instrumento jurídico vinculante,

CONVIENEN

En suscribir el presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones dejando sin efecto el Primer Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

CAPITULO I DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA QUE REALIZA TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Artículo 1°.- Las empresas que realizan transporte internacional terrestre incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones sea susceptible de la aplicación de una medida disciplinaria, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa.

Los Organismos de Aplicación de cada país harán conocer a sus homólogos de los otros países miembros, el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a fin de difundirlos entre los transportadores internacionales autorizados, **so pena de pérdida de eficacia de la actuación.** (ACORDADO)

CAPÍTULO II
DE LAS INFRACCIONES Y SU CLASIFICACIÓN

Artículo 2°.- Son infracciones gravísimas las siguientes:

a) De pasajeros

1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
4. No poseer seguros vigentes o válidos.
5. No prestar asistencia a los pasajeros y a la tripulación, en caso de accidente o interrupción de viaje.
6. **Acreditar representante legal con datos falsos. (ACORDADO)**

b) De cargas

1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
4. No poseer seguros vigentes o válidos de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados.
5. **Acreditar representante legal con datos falsos. (ACORDADO)**

Artículo 3°.- Son infracciones graves las siguientes:

a) De pasajeros.

1. Efectuar transporte por pasos de frontera no autorizados.
2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal ~~o~~ **acreditarlo bajo datos falsos. (ACORDADO)**
3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.
4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
6. Efectuar transporte con vehículos no Habilitados.
7. Negarse a transportar pasajeros y equipaje sin justificativo.
8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
10. Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros, en los puntos **aprobados acordados. (ACORDADO)** sin motivos justificados.
11. **Embarcar o desembarcar pasajeros en lugares no acordados, sin motivos justificados. (ACORDADO)**
12. Suspender el servicio autorizado, salvo caso de fuerza mayor.
13. Transportar pasajeros en número superior a la capacidad autorizada para el vehículo, salvo en caso de auxilio.
14. **Ejecutar transporte de pasajeros en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular, sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos vigentes. (ACORDADO)**

b) De carga.

1. Efectuar transporte por pasos de fronteras no autorizados.
2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal ~~o acreditarlo bajo datos falsos.~~ **(ACORDADO)**
3. ~~Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.~~ **(ACORDADO)**
4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
6. Efectuar transporte con vehículos no habilitados.
7. Transportar sin permiso especial cargas que por sus dimensiones, peso o peligrosidad lo requieran.
8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
10. ~~Ejecutar transporte de carga en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular, sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos vigentes.~~ **(ACORDADO)**

Artículo 4°.- Son infracciones medias las siguientes:

a) De pasajeros.

1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
2. No iniciar el servicio autorizado dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de obtención de los correspondientes permisos.
3. No dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada.
4. No proceder a la devolución total o parcial de importes abonados para servicios que se suspendieren antes de su iniciación o se interrumpieren durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios.
5. No proceder a la devolución del valor de los pasajes adquiridos con anticipación, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
6. No indemnizar deterioro o pérdida total o parcial de equipaje, bultos o encomiendas, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
7. Transportar equipaje fuera de lugares adecuados.

b) De carga.

1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
2. No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada.

Artículo 5°.- Son infracciones leves las siguientes:

a) De pasajeros.

1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
2. No entregar comprobante por transporte de equipaje.
3. No exhibir o portar (ACORDADO) los documentos de transporte de porte obligatorio.
4. No contar con sistema de Atención de Reclamos en oficina de venta de pasajes o en terminales.
5. Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas sobre publicidad y uso del mismo.
6. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
7. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado original de seguro obligatorio conforme la normativa vigente. (ACORDADO)
8. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado de Inspección Técnica Vehicular. (ACORDADO)
9. Realizar transporte ocasional sin tener a todos los pasajeros registrados en la respectiva lista. (ACORDADO)

b) De Carga

1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
2. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
3. No exhibir o portar (ACORDADO) los documentos de transporte de porte obligatorio.
4. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado original de seguro obligatorio conforme la normativa vigente. (ACORDADO)
5. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado de Inspección Técnica Vehicular. (ACORDADO)

CAPÍTULO III DE LAS SANCIONES

Artículo 6°.- Las sanciones son: multa, suspensión o revocación del permiso. Las multas se clasifican en leves, medias, graves y gravísimas. (ACORDADO)

Con carácter general las multas serán las siguientes: (ACORDADO)

Leve: U\$S 200.- (ACORDADO)

Medía: U\$S 1.000.- (ACORDADO)

Grave: U\$S 2.000.- (ACORDADO)

Gravísima: U\$S 4.000.- (ACORDADO)

En el caso de transporte fronterizo, para aquellas infracciones factibles de aplicar, los valores serán: (ACORDADO)

Leve: U\$S 100.- (ACORDADO)

Medía: U\$S 250.- (ACORDADO)

Grave: U\$S 500.- (ACORDADO)

Gravísima: U\$S 1.000.- (ACORDADO)

~~Las sanciones se aplicarán a criterio de la autoridad tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y las circunstancias atenuantes que arroje el mérito de los antecedentes. (ACORDADO)~~

Las sanciones aplicadas por la Autoridad Competente respecto de las infracciones previstas en el Artículo 2° del presente Protocolo (gravísimas), que se encuentren firmes o ejecutoriadas deberán ser comunicadas a la Autoridad Competente del país que otorgó el permiso originario.

Ningún vehículo habilitado, con la documentación en regla, bajo presunta infracción a disposiciones derivadas del Acuerdo, podrá ser retenido bajo pretexto del pago de la sanción correspondiente.

~~La autoridad deberá eximir de la sanción, a fin de evitar que se vulnere el principio del "non bis in idem", cuando los hechos que hayan configurado una infracción den origen a una sanción aplicada por otra autoridad. (ACORDADO)~~

Artículo 7°.- En caso de que una empresa reiterara una infracción de un mismo grado dentro del lapso de DOCE (12) meses, se aplicará la sanción del grado siguiente a la aplicada.

Artículo 8°.- La empresa que en DOS (2) ocasiones en el transcurso de DOCE (12) meses hubiese sido sancionada por la Autoridad Competente por la comisión de las infracciones tipificadas en el Artículo 2° del presente Protocolo, será suspendida en su permiso complementario por un período de CIENTO OCHENTA (180) días de la actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo.

Artículo 9°.- La empresa que en el término de VEINTICUATRO (24) meses hubiere sido penalizada en DOS (2) oportunidades con la suspensión prevista en el Artículo anterior, será sancionada con la revocación del permiso complementario. Dicha empresa no podrá realizar actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo por el término de CINCO (5) años, a contar de la notificación de la sanción revocatoria.

Artículo 10.- Las empresas que hubiesen sido sancionadas por la Autoridad Competente en dos oportunidades, en virtud de la aplicación del inciso 1 del literal a) y del inciso 1 del literal b) del Artículo 2, en un plazo de VEINTICUATRO (24) meses, no podrán ser autorizadas para realizar transporte internacional en cualquiera de sus modalidades por el término de CINCO (5) años.

Artículo 11.- Las multas deberán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción sancionada.

CAPITULO IV
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 12.- El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha de su suscripción.

Artículo 13.- La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos signatarios

Artículo 14.- El presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones sustituye al que se encontraba en aplicación hasta la fecha, entre los países signatarios.

ANEXO V

ANEXO V

**ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ENTRE OS
PAÍSES DO CONESUL
NOVAS PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO BRASIL NÃO INCLUSAS NO
TEMÁRIO**

**Propostas apresentadas na XVI Reunião e não Analisadas
Novas propostas**

REDAÇÃO ATUAL	PROPOSTA BRASIL
<p>Artigo 3º - São infrações graves as seguintes:</p> <p>a) De passageiros</p> <p>3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.</p> <p>...</p> <p>b) De carga</p> <p>7. Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.</p>	<p>Artigo 3º - São infrações graves as seguintes:</p> <p>a) De passageiros</p> <p>1. 3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior. O Brasil sugere excluir esta infração.</p> <p>15. Transportar pessoa fora do local apropriado para este fim. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado) O Brasil sugere incluir esta infração.</p> <p>b) De carga</p> <p>7. Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere excluir esta infração.)</p>
<p>Artigo 4º - São infrações médias as seguintes:</p> <p>a) De passageiros.</p> <p>1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.</p>	<p>Artigo 4º - São infrações médias as seguintes:</p> <p>a) De passageiros.</p> <p>Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente. O Brasil sugere excluir esta infração</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere excluir esta infração.)</p>
<p>Artigo 5º - São infrações leves as seguintes:</p> <p>a) De passageiros</p>	<p>Artigo 5º - São infrações leves as seguintes:</p> <p>a) De passageiros</p> <p>4. Não contar com Sistema Serviço de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais. (O Brasil sugere-se alterar 'SISTEMA' por</p>

REDAÇÃO ATUAL	PROPOSTA BRASIL
<p>4. Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.</p> <p>5. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.</p>	<p>'SERVIÇO'. A palavra 'sistema' pressupõe algo informatizado).</p> <p>4. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo. (O Brasil sugere excluir esta infração, não há especificação no ATIT sobre quais normas seriam).</p> <p>11. Vender mais de um bilhete de passagem para uma mesma poltrona, na mesma viagem. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere incluir esta infração.)</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere excluir esta infração)</p>

PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO CORPO DO ATIT

REDAÇÃO ATUAL	PROPOSTA BRASIL
<p>Art. 9º</p> <p>1. Os documentos de habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo presente Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito.</p> <p>2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos que houverem cometido infrações de trânsito.</p> <p>As exigências feitas, em cada caso, pelas Autoridades Judiciárias Competentes, serão notificadas ao representante indicado, através do Organismo Nacional respectivo</p>	<p>Alterar o item 2 do art. 9º do ATIT (Decreto 99704 - Brasil) para incluir <i>e transporte</i>.</p> <p>Art. 9º</p> <p>...</p> <p>2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos e às empresas que houverem cometido, respectivamente, infrações de trânsito e de transporte.</p> <p>...</p>
<p>Art. 19 Para efeito do presente capítulo entende-se por:</p>	<p>Transporte fronteiriço de carga Subcontratação (carga) Intercâmbio de tração (carga) Transporte de encomendas (Peru proporá definição)</p>

	<p><i>Representante legal: pessoa física/jurídica a quem são conferidos poderes para representar os atos da empresa estrangeira de transporte internacional regular de passageiros e de cargas, no país de destino e sendo responsáveis solidários pelo pagamento das infrações de trânsito e transportes.</i></p>
--	--

ANEXO VI

ANEXO VI

**ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ENTRE OS
PAÍSES DO CONESUL
NOVAS PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO BRASIL NÃO INCLUSAS NO
TEMÁRIO**

(REVISADO EN LA XVIII REUNIÓN)

**Propostas apresentadas na XVI Reunião e não Analisadas
Novas propostas**

REDAÇÃO ATUAL	PROPOSTA BRASIL
<p>Artigo 3º - São infrações graves as seguintes:</p> <p>a) De passageiros</p> <p>3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior.</p> <p>...</p> <p>b) De carga</p> <p>7. Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram.</p>	<p>Artigo 3º - São infrações graves as seguintes:</p> <p>c) De passageiros</p> <p>2. 3. Efetuar transbordo sem autorização prévia, exceto em casos de força maior devidamente justificado. O Brasil sugere excluir esta infração. (Aprovado)</p> <p>15. Transportar passageiros em pé ou em lugares não destinados a este fim no veículo. (Aprovado)</p> <p>15. Transportar pasajeros de pie o en lugares no destinados a este fin dentro del vehículo. (Aprobado)</p> <p>(Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado) O Brasil sugere incluir esta infração.</p> <p>d) De carga</p> <p>7. Transportar sem autorização especial cargas que por suas dimensões, peso ou periculosidade assim o requeiram. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere excluir esta infração.) (no consignado)</p>
<p>Artigo 4º - São infrações médias as seguintes:</p> <p>a) De passageiros.</p> <p>1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente.</p>	<p>Artigo 4º - São infrações médias as seguintes:</p> <p>b) De passageiros.</p> <p>Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente. O Brasil sugere excluir esta infração (Aprovado)</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Modificar as características dos veículos sem autorização da Autoridade Competente. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere excluir esta infração.)</p>

REDAÇÃO ATUAL	PROPOSTA BRASIL
<p>Artigo 5º - São infrações leves as seguintes:</p> <p>a) De passageiros</p> <p>4. Não contar com Sistema de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais.</p> <p>5. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo.</p> <p>b) De carga</p> <p>1. Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país.</p>	<p>Artigo 5º - São infrações leves as seguintes:</p> <p>c) De passageiros</p> <p>4. Não contar com Sistema Serviço de Atendimento de Reclamações nos locais de venda de passagens ou nos terminais. (O Brasil sugere-se alterar 'SISTEMA' por 'SERVIÇO'. A palavra 'sistema' pressupõe algo informatizado). (Aprovada)</p> <p>2. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo. (O Brasil sugere excluir esta infração, não há especificação no ATIT sobre quais normas seriam). (Aprovada)</p> <p>4. 6. Vender mais de um bilhete de passagem para uma mesma poltrona, na mesma viagem. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere incluir esta infração.) (aprovada)</p> <p>d) De carga</p> <p>1. Não informar o transporte efetuado dentro dos prazos fixados de acordo com as disposições de cada país. (Proposto na XVI reunião, porém ainda não analisado - O Brasil sugere excluir esta infração) (Aprovada)</p>

PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO CORPO DO ATIT

REDAÇÃO ATUAL	PROPOSTA BRASIL
<p>Art. 9º</p> <p>1. Os documentos de habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo presente Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito.</p> <p>2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos que houverem cometido infrações de</p>	<p>Alterar o item 2 do art. 9º do ATIT (Decreto 99704 - Brasil) para incluir <i>e transporte</i>.</p> <p>Art. 9º</p> <p>...</p> <p>2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos e às empresas que houverem cometido, respectivamente, infrações de trânsito e de transporte. (Aprovada)</p> <p>...</p>

<p>trânsito.</p> <p>As exigências feitas, em cada caso, pelas Autoridades Judiciárias Competentes, serão notificadas ao representante indicado, através do Organismo Nacional respectivo</p>	
<p>Art. 19 Para efeito do presente capítulo entende-se por:</p>	<p>Transporte fronteiriço de carga Subcontratação (carga) Intercâmbio de tração (carga) Transporte de encomendas (Peru proporá definição)</p> <p><i>Representante legal: pessoa física/jurídica a quem são conferidos poderes para representar os atos da empresa estrangeira de transporte internacional regular de passageiros e de cargas, no país de destino e sendo responsáveis solidários pelo pagamento das infrações de trânsito e transportes.(Aprovada)</i></p>

ANEXO VII



Ao Senhor
CARLOS ALVAREZ
Secretário Geral da Associação Latinoamericana de Integração – ALADI
Montevideu – Republica Oriental do Uruguai.

Senhor Secretário,

Dirijo-me a Vossa Senhoria para informar que o órgão de fiscalização do Brasil é a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Ressalto, no entanto, que com vistas a otimizar a fiscalização a ANTT realiza convênios de delegação/parcerias com outros órgãos fiscalizadores do Brasil, como Agências Reguladoras Estaduais e Polícia Rodoviária Federal.

A norma que trata do tema é a Resolução ANTT 5083/2016 e pode ser consultada no link:

http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/46843/Resolucao_n_5083.html

Anexamos ao presente, resumo de processamento infrações no transporte internacional terrestre de cargas e passageiros.

Atenciosamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Noboru Ofugi', is positioned above the printed name and title.

NOBORU OFUGI
Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional

Processamento das Infrações no Transporte Internacional Terrestre de Cargas e Passageiros - Amparo Legal: Decreto 5462/2005

**1. Lavratura do Auto de Infração/Representação
Amparo Legal: Art. 26 e Art. 82 da Resolução ANTT nº 5083/2016.**

Fiscal da ANTT ou de Órgão Conveniado lavra o auto no momento em que verificada a prática infracional, seja em flagrante ou no curso de procedimento de fiscalização. O auto de infração dará início ao processo administrativo simplificado para apuração do fato.

**2. Emissão da Notificação de Autuação
Amparo Legal: Art. 83 da Resolução ANTT nº 5083/2016.**

Notificação contendo todos os dados constantes no auto de infração, encaminhada por via postal ao Infrator ou ao Representante Legal da empresa, com a abertura de prazo de 30 (trinta) dias corridos para apresentação da defesa prévia, a contar do recebimento da respectiva notificação de autuação. A notificação e o respectivo aviso de recebimento são peças fundamentais do processo administrativo.

**2.1 Apresentação da defesa prévia
Amparo Legal: Art 41, Art. 42, Art. 84 e Art. 95, I, da Resolução ANTT nº 5083/2016.**

A defesa deverá ser apresentados dentro do prazo e por quem tenha legitimidade para representar o autuado. No caso de *defesa*, esta será julgada pelo Gerente de Processamento de Autos de Infração, não importando mais a gravidade da multa (leve, média ou grave. Caso a defesa apresentada seja julgada procedente o auto de infração será cancelado e o processo administrativo será arquivado. Quando a decisão for pela improcedência da peça, será emitida notificação de multa.

2.2 Não Apresentação da defesa prévia/Preclusão de Prazo

Amparo Legal: Art 42, § 1º e § 2º da Resolução ANTT nº 5083/2016

Certificação da não apresentação da defesa no prazo legal, com a respectiva emissão da notificação de multa. O interessado poderá a qualquer tempo ingressar nos autos, prosseguindo o processo na fase em que se encontra, sem a possibilidade de reabertura de prazos já decorridos.

3. Emissão da Notificação de Multa

Amparo Legal: Art. 84, § 1º, § 3º e Art. 95, parágrafo único da Resolução ANTT nº 5083/2016.

Notificação contendo dados do auto de infração e dos procedimentos ocorridos na primeira instância, tais como: resultado da análise da defesa ou preclusão do prazo, encaminhada por via postal ao Infrator ou ao Representante Legal da empresa, com a abertura de prazo de 30 (trinta) dias corridos para apresentação de recurso, a contar do recebimento da respectiva notificação de multa. A notificação e o respectivo aviso de recebimento são peças fundamentais do processo administrativo.

3.1 Apresentação do Recurso

Amparo Legal: Art. 61 e Art. 95, III da Resolução ANTT nº 5083/2016.

O recurso deverá ser apresentado dentro do prazo e por quem tenha legitimidade para representar o autuado. A peça recursal será julgada pelo Superintendente de Fiscalização - SUFIS. Caso o recurso apresentado seja julgado procedente o auto de infração será cancelado e o processo administrativo será arquivado. Quando a decisão for pela improcedência da peça, será emitida notificação final de multa para pagamento da infração. Caso não seja realizado o pagamento dentro do prazo legal estabelecido na notificação final de multa, o processo será encaminhado para cobrança no *serasa* ou em *dívida ativa*.

3.2 Não Apresentação de recurso/Preclusão de Prazo

Amparo Legal: Art. 8º e Art. 62, § 1º, I, da Resolução ANTT nº 5083/2016.

Certificação da não apresentação do recurso no prazo legal com o envio do processo para procedimentos de cobrança do crédito constituído. Durante todos o procedimento administrativo o Interessado poderá solicitar vistas ou cópias dos processos, encaminhando requerimento, devidamente legitimado, com a indicação do(s) número(s) do(s) processo(s) ou do(s) auto(s) de infração. Importante ressaltar que a documentação a ser apresentada encontra-se no site: http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/18646/Obtencao_de_informacoes_sobre_multas.html

3. Pagamento com 30% de desconto.

Amparo Legal: Art. 86, da Resolução ANTT nº 5083/2016.

Será concedido desconto de 30% (trinta por cento) ao valor da multa, na hipótese de o infrator renunciar expressamente ao direito de interpor recurso administrativo contra a decisão que lhe aplicou sanção, no prazo de 30 dias do seu recebimento. Para tanto, deverá proceder conforme informações constantes no site: http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/46968/Apresentacao_de_Termo_de_Renuncia.html

San Lorenzo 23 de setiembre de 2016

DNT N° 420-

Señor

CARLOS ALVAREZ, Secretario General
Asociación Latinoamericana de Integración - **ALADI**
Montevideo – República Oriental del Uruguay

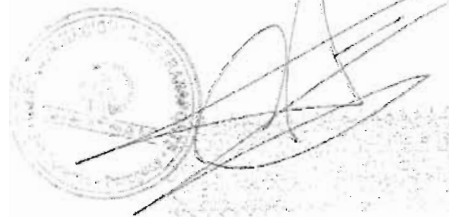
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en mi carácter de Presidente del Consejo y Director de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), Coordinador por Paraguay ante el SGT 5 – Transportes del MERCOSUR, en referencia a la XVII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, en su respectivo TEMARIO TENTATIVO, específicamente en su punto 5 primer párrafo que dice: "Propuesta pendientes de reuniones anteriores. De la reunión del 2014, queda pendiente la propuesta de Brasil con relación al Art. 1. Se había acordado que cada país comunique a la Secretaría General de la ALADI el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y de que ésta circule esa información entre los demás Organismos de Aplicación para su difusión entre los transportistas habilitados".

Al respecto, se informa que la DINATRAN es el Órgano Fiscalizador de los Servicios de Transporte Pasajeros y Cargas, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Fiscalización y Control. En cuanto hace a las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, detalla que el proceso para el Servicio de Transporte de Cargas se efectúa según lo establecido en la Resolución del Consejo de la DINATRAN N° 53/2002 y para el Servicio de Transporte de Pasajeros, está dado por Resolución del Consejo de la DINATRAN N° 216/2012.

Asimismo se informa, que ambas normas se encuentran a disposición de los interesados en el Portal Web de la DINATRAN: www.dinatran.gov.py.

Hago propicia la ocasión, pasa saludarlo muy cordialmente.



Visión: "Consolidar a la DINATRAN por medio de la implementación, gestión y mejoramiento de sus procesos, generando la confiabilidad de los usuarios y operadores del sistema".



Tipo Norma :Decreto 290
Fecha Publicación :10-01-2012
Fecha Promulgación :08-09-2010
Organismo :MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES;
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
Título :REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DEL SEGUNDO PROTOCOLO
ADICIONAL SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES AL ACUERDO DE
ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
Tipo Versión :Única De : 10-01-2012
Inicio Vigencia :10-01-2012
Id Norma :1035988
URL :https://www.leychile.cl/N?i=1035988&f=2012-01-10&p=

REGLAMENTO PARA LA APLICACIÓN DEL SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES AL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Núm. 290.- Santiago, 8 de septiembre de 2010.- Visto: Lo dispuesto en el artículo 32 N° 6 de la Constitución Política de la República; en el artículo 4° del DFL 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito; en los DFL N° 343, de 1953 y 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; en el DFL 30, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL 213, de 1953, sobre Ordenanza de Aduanas; en el decreto ley 557; el DFL 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575, de Bases Generales de la Administración del Estado; la ley N° 18.059, el decreto supremo N° 155, de 2009, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre y el decreto supremo N° 257, de 1991, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulga el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, ambos decretos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Considerando:

1. Que en conformidad a lo dispuesto en el decreto supremo N° 155, del año 2009, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulgó el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, las sanciones son aplicadas por la autoridad competente.
2. Que según lo dispuesto en el artículo 58 del decreto supremo N° 257, de 1991, del Ministerio de Relaciones Exteriores, que promulgó el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, el organismo nacional competente para la aplicación del mismo Acuerdo en el caso de Chile, es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
3. Que resulta necesario establecer las normas procedimentales para la aplicación del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre.

Decreto:

Artículo 1°: Para los efectos de lo establecido en este reglamento se entiende por:

- 1.- Infracción: Las infracciones establecidas en el Protocolo.
- 2.- Protocolo: "Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre.
- 3.- Sanción: Las sanciones establecidas en el Protocolo.
- 4.- Ministerio: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 5.- Subsecretaría: Subsecretaría de Transportes.

Artículo 2°: El procedimiento administrativo al que se someterá la tramitación de una infracción contenida en el Protocolo que se menciona en el



artículo 1° del mismo instrumento, será el contemplado en la ley N° 19.880, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los Organos de la Administración del Estado.

Artículo 3°: Los funcionarios autorizados para efectuar las denuncias por las infracciones contenidas en el Protocolo serán los de Carabineros de Chile, los inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y personal fiscalizador del Servicio Nacional de Aduanas. Asimismo, cualquier interesado o afectado por la misma, podrá poner en conocimiento de estos funcionarios o del Ministerio la existencia de una infracción.

Artículo 4°: Cuando alguno de los funcionarios a que se refiere el artículo anterior tome conocimiento personal o a través de cualquier otro medio de la existencia de una infracción, deberá denunciarla al Ministerio. La denuncia deberá formularse por escrito y en ella deberá hacerse constar la individualización de los hechos constitutivos de la infracción, los posibles responsables y cualquier otro antecedente que sirva para su correcto entendimiento. En todo caso, el Ministerio, a través de la Subsecretaría, podrá de oficio iniciar el procedimiento respectivo.

Artículo 5°: La Subsecretaría, conocerá y resolverá sobre la aplicación de una sanción, de conformidad con la denuncia a que se refiere el artículo anterior o de oficio, de acuerdo a los antecedentes que obren en su poder, para lo cual absolverá o formulará cargos al titular del permiso originario o complementario, según corresponda, lo que deberá notificarse en el domicilio registrado por aquel en el mismo Ministerio.

La misma resolución que formule cargos concederá un plazo de 5 días al afectado para presentar sus descargos, oportunidad en la cual podrá aportar todos los elementos probatorios que estime necesarios.

Artículo 6°: En conformidad a lo dispuesto en el artículo 59 de la ley N° 19.880, el afectado por la aplicación de una sanción podrá deducir recurso de reposición y/o recurso jerárquico en contra de la misma, dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la fecha de la notificación de la resolución que le aplique la sanción.

Artículo 7°: Todas las notificaciones que deban practicarse en este procedimiento se efectuarán por carta certificada, dejándose testimonio en el proceso que la persona fue notificada por este medio, de la fecha de entrega de la carta a la oficina de correos, la individualización de dicha oficina y el número de comprobante emitida por ella, el cual se adherirá al proceso a continuación del testimonio. La notificación se entenderá practicada al tercer día hábil siguiente a la fecha recién aludida. Si la carta certificada fuere devuelta por la oficina de correos por no haberse podido entregar al destinatario, se adherirá al expediente.

Lo dispuesto en el inciso anterior es sin perjuicio de la utilización de las modalidades de notificación contempladas en los incisos tercero y cuarto del artículo 46 de la ley N° 19.880 y de la aplicación, cuando corresponda, de la notificación tácita a que se refiere el artículo 47 de la misma ley.

Artículo 8°: Una vez que se encuentre firme la resolución que dispone la aplicación de cualquiera de las sanciones, se deberá proceder a consignar en la carpeta de antecedentes de la empresa titular del permiso originario o complementario, según corresponda.

Artículo 9°: Los plazos de días establecidos en este Reglamento son de días hábiles, entendiéndose que son inhábiles los días sábados, domingos y los festivos.

Artículo 10: Las multas establecidas en el Protocolo a que se refiere este reglamento serán a beneficio fiscal y deberán pagarse directamente ante la Tesorería General de la República en moneda de curso legal según el valor promedio del dólar de los Estados Unidos de América, que hubiere publicado el Banco Central de Chile de conformidad con lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 44 de la ley 18.840, el penúltimo día hábil bancario del mes anterior a la fecha de pago de



la multa correspondiente.

Artículo 11: Las sanciones que podrá aplicar la Subsecretaría son: Multa, suspensión o revocación del permiso. Por su parte, las multas se clasifican en leve, media, grave y gravísima.

Artículo 12: Las sanciones se aplicarán a criterio de la autoridad tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y las circunstancias atenuantes que arroje el mérito de los antecedentes.

Artículo 13: Las sanciones aplicadas respecto de las infracciones gravísimas deberán ser comunicadas a la autoridad competente del país que otorgó el permiso originario.

Anótese, tómese razón y publíquese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Felipe Morandé Lavín, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.- Alfredo Moreno Charme, Ministro de Relaciones Exteriores.- Jaime Ravinet de la Fuente, Ministro de Defensa Nacional.- Felipe Larrain Bascuñán, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Saluda a Ud., Alejandra Domínguez Effa, Jefa División Administración y Finanzas.

ANEXO VIII

DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO frente a FISCALIZACIÓN de los ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN DEL ATIT: "de transporte" y eventualmente otros (Hoja 4 de 4)						
Documento de Trabajo para la Comisión- Aproximación Global - Versión 2 - 2 junio 2016						
Servicio	URUGUAY: Verificados por Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DNT	BRASIL: Verificados por ANTT/PRF	PARAGUAY: Verificados por el Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DINATRAN	ARGENTINA: Verificados por CNRT y Gendarmería	CHILE	
Identificación del Documento	PASAJEROS	Sancionable por otra normativa nacional, p. ej. Reglamento Nac. De Circulación	Resolución 243 de 14/9/2006 No incluye doc. de carácter aduanero, migratorio u otras instituciones de control			
Acreditación de Vehículo incluido en la flota vigente de la empresa	Servicios Regulares	"De Transporte" para el ATIT (2° protocolo)	SI	SI	SI	SI
	Servicios Ocasional es	(SI) Información se remite internamente a los Pasos de Frontera (aunque no informatizado aún)	Copia autenticada de planilla de parque automotor autorizado, o documento de alta (paraguayas y extranjeras) vale 30 días	Incluido en autorización del viaje	Incluido en autorización del viaje	Incluido en autorización del viaje
Cuadro Tarifario (sólo servicios regulares)		Va incluido en la autorización del viaje	Va incluido en la autorización del viaje	Incluido en autorización del viaje	NO	NO
Billete de Pasaje		(NO) Empresas uruguayas lo cumplen en servicios a Brasil y Paraguay	Cuadro tarifas emitida por DINATRAN (tanto para paraguayas como para extranjeras)	NO		
				(los pasajeros)	(SI) Ley protección al consumidor	
(A) En esta primera aproximación global no se incluyó una mayor apertura en los servicios de temporada turística etc. que incluyó Brasil en su Manual						
(1) Empresas presentan copia de lista que presentan en Migración. Para fines estadísticos. No se considera documento de transporte.						

DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO frente a FISCALIZACIÓN de los ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN DEL ATIT: "de transporte" y eventualmente otros (Hoja 2 de 4)						
Documento de Trabajo para la Comisión- Aproximación Global- Versión 2 - 2 junio 2016						
	Servicio	URUGUAY: Verificados por Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DNT	BRASIL: Verificados por ANTT/PRF/Receita Federal	PARAGUAY: Verificados por el Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DINATRAM	ARGENTINA: Verificados por CNRT y Gendarmería	CHILE
Identificación del Documento	CARGAS	"De Transporte" para el ATIT (2º protocolo)	Sancionable por otra normativa nacional, p. ej. Reglamento Nac. De Circulación	Resolución 243 de 14/9/2006 No incluye doc. de carácter aduanero, migratorio u otras instituciones de control		
Acreditación de Permiso "Originario" / "Complementario"	Serv. Permanentes	Informatizado Consulta GEPIC		SI Copia autenticada del Permiso Originario si es extranjera y Complementario si es paraguaya o docs. Provisorios que los sustituyan o complementen	SI (sólo en frontera) Informatizado	SI
	Serv. Ocasional es y Transport e propio	Informatizado Consulta GEPIC salvo algún caso especial mudanzas, etc.	SI Serv. Ocasionales y tpte propio deben llevar el permiso		SI (Formato papel)	SI
Acreditación de Vehículo incluido en la flota vigente de la empresa (permanente, ocasional, propio)	Serv. Permanentes	Informatizado Consulta GEPIC	Informatizado en servicios permanentes Consulta TRIC	SI Copia autenticada de planilla de parque automotor autorizado, o documento de alta (parag y extranjeras) El documento de alta de la unidad tendrá validez 30 días	SI	SI
	Serv. Ocasional es y Tpte. Propio	Informatizado Consulta GEPIC salvo algún caso especial mudanzas, etc.	SI Vehículos figuran en el permiso que deben portar		SI	SI
(1) MIC/DTA o CDTA en caso de tránsito aduanero; Puede ser nota fiscal en caso de carga manifestada o nacionalizada en frontera						
Continúa en hoja 3						

DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO frente a FISCALIZACIÓN de los ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN DEL ATIT: "de transporte" y eventualmente otros (A) (Hoja 3 de 4)						
Documento de Trabajo para la Comisión- Aproximación Global - Versión 2 - 2 Junio 2016						
Servicio	URUGUAY: Verificados por Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DNT	BRASIL: Verificados por ANTT/PRF	PARAGUAY: Verificados por el Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DINATRA	ARGENTINA: Verificados por CNRT y Gendarmería	CHILE	
Identificación del Documento	PASAJEROS "De Transporte" para el ATIT (2º protocolo)	Sancionable por otra normativa nacional, p. ej. Reglamento Nac. De Circulación	Resolución 243 de 14/9/2006 No incluye doc. de carácter aduanero, migratorio u otras instituciones de control			
Licencia de Conducir Habilitante	SI	SI		(SI) Ley de Tránsito	(SI) Ley de Tránsito	
Documento de propiedad del Vehículo.	SI	SI		(SI) Ley de Tránsito	(SI) Ley de Tránsito	
Certificado de ITV)	SI	SI	SI	SI	SI	
Certificado Póliza 1.41	SI	SI	emitted por cualquier signatario del ATIT Original o copia autenticada	SI	SI	
Lista de Pasajeros				NO	(SI) Ordenanza Aduanas	
Servicios Regulares	(NO) (1)	(2)	SI	SI	SI	
Servicios Ocasiones	SI		SI	SI	SI	
Acreditación de Permiso Originario/ Complementario o de Tránsito	(SI) Información se remite internamente a los Pasos de Frontera	SI	Copia autenticada del Permiso Originario si es extranjero y Complementario si es paraguayo o docs. Provisorios que los sustituyan	(Sólo en frontera) Informatizado	SI	
Servicios Ocasional es en circuito cerrado	SI Permiso por viaje, según Apéndice 5 del ATIT. Otros permisos ocasionales requieren complementación	SI En modelo propio de cada país	Autorización para viaje en circuito cerrado, con la información establecida en el Apéndice del ATIT (Nombre o razón social; Individualización del vehículo; Itinerario, Pasos Fronterizos, etc.	SI (según apéndice 5 del ATIT)	SI	

DOCUMENTOS DE PORTE OBLIGATORIO frente a FISCALIZACIÓN de los ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN DEL ATIT: "de transporte" y eventualmente otros (Hoja 1 de 4)						
Documento de Trabajo para la Comisión – Aproximación Global – Versión 2 – 2 junio 2016						
Identificación del Documento	Servicio	URUGUAY: Verificados por Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DNT	BRASIL: Verificados por ANTT/PRF/Receita Federal	PARAGUAY: Verificados por el Organismo Nacional de Aplicación del ATIT: DINATRAN	ARGENTINA: Verificados por CNRT y Gendarmería	CHILE Verificados por MTT/Aduanas y Carabineros
CARGAS		"De Transporte" para el ATIT (2° protocolo)		Resolución 243 de 14/9/2006 No incluye doc. de carácter aduanero, migratorio u otras instituciones de control		
Licencia de Conducir Habilitante		Sancionable por otra normativa nacional, p. ej. Reglamento Nac. De Circulación SI Tránsito: Sanción por RNCV	SI (confirmar si lo consideran doc. "de transporte" y sanción por ATIT o no)		SI Ley de Tránsito	SI Ley de Tránsito
Documento de propiedad del Vehículo.		SI Transito Sanción por RNCV	SI (confirmar si lo consideran doc. "de transporte" y sanción por ATIT o no)		SI Ley de Tránsito	SI Ley de Tránsito
CRT		SI	SI		SI	SI
MIC/DTA		SI	SI (1) (o nota fiscal en tramo nacional)	SI	NO (pero lo considera como de porte obligatorio)	SI
CERTIFICADO de INSPECCIÓN TÉCNICA (ITV)		SI (excepto vehículos extranjeros de < 1 año de fabricación)	SI (excepto vehículos de < 1 año de fabricación)	SI emitido por cualquier signatario del ATIT	SI	SI
Certificado Póliza 1.41		SI	SI	SI Original o copia autenticada	SI	SI
Certificado Póliza 1.67		SI	SI	SI Original o copia autenticada	SI	SI
(Continúa en Hoja 2)						

ANEXO IX

TRANSPORTE FRONTEIRIÇO

O Brasil sugere a criação do artigo 5ºA no Capítulo II - *Das Infrações e sua Classificação*, no Protocolo de Infrações, onde constariam as infrações que não seriam aplicadas ao transporte fronteiriço.

Sugere-se não aplicar as seguintes infrações:

- Art. 2º - **manter** todas as infrações ao transporte fronteiriço;
- Art. 3º - **excluir** o 3ºa1; 3ºa3; 3ºa4; 3ºa7 e 3ºa13 para o transporte fronteiriço;
- Art. 4º - **excluir** o 4ºa1; 4ºa5 e 4ºa6;
- Art. 5º - **excluir** o 5ºa2; 5ºa3 e 5ºa4

ANEXO X

ANEXO X

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Minuta do _____ Protocolo Adicional sobre Limites de Pesos para Veículos de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República do Estado Plurinacional da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos, conforme poderes outorgados em boa e devida forma que foram depositados oportunamente na Secretaria- Geral da ALADI,

TENDO EM VISTA:

Que a existência de normas comuns sobre pesos de veículos facilitará o trânsito dos mesmos, contribuindo para o processo de integração;

Que o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre imputa aos países signatários a adoção de medidas especiais para o transporte rodoviário de cargas ou produtos que representem riscos à segurança pública;

Que referido Acordo prevê a constituição de Comissão destinada a avaliar permanentemente o mesmo e seus Anexos, de modo a propor as modificações necessárias;

Que o reconhecimento da adequação de veículos habilitados para a prestação de serviço de transporte internacional requer sua conformidade às especificações quanto ao peso máximo permitido para tráfego;

Que o Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre estabelece a penalidade de multa de U\$ 2.000,00 (dois mil dólares) para o excesso de peso verificado em prestação de serviço de transporte internacional terrestre, independente da quantidade excedida;

Que a penalidade das infrações deve ser gradual, de aplicação ponderada e manter a maior equivalência possível em todos os países signatários.

CONSIDERANDO:

Que os países signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre devem contribuir para uma efetiva integração regional;

Que os países signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre possuem leis internas que estabelecem multas progressivas conforme o excesso de peso verificado em transporte por rodovias;

Que os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade são elementos fundamentais da equidade e da justiça, devendo permear todo ato jurídico; e

Que a penalidade atualmente prevista para o excesso de peso necessita de adequação para atender aos princípios basilares da equidade e da justiça.

CONVÊM EM

Assinar o presente Protocolo Adicional sobre Limites de Pesos para Veículos de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas.

CAPÍTULO I DEFINIÇÕES

Artigo 1º - Para efeito do presente Acordo, considera-se:

1. **ACOPLAMENTO:** dispositivo mecânico que conecta eixos.
2. **BALANÇA:** instrumento com o qual se determina a massa ou o peso dos corpos.
3. **BALDEAÇÃO:** passagem de passageiros, bagagens e mercadorias de um veículo para outro ou de uma modalidade de transporte para outra.
4. **CAMINHÃO:** veículo rodoviário automotor destinado ao transporte de carga.
5. **CAPACIDADE DE CARGA:** peso máximo de mercadorias autorizado, expresso em toneladas, que um veículo pode transportar.
6. **CARGA LÍQUIDA:** carga em estado líquido, transportada em veículos ou recipientes especiais.
7. **CARGA PERECÍVEL:** carga que, em função do tempo, acondicionamento inadequado pode deteriorar.
8. **CARGA PERIGOSA:** carga com potencial perigo à vida humana, veículo ou propriedade.
9. **CARRETA:** veículo automotor com semirreboque articulado para transporte de carga.
10. **CAVALO MECÂNICO:** veículo trator utilizado para rebocar que não conduz outra carga senão a rebocada.
11. **CHASSI:** estrutura sobre a qual se monta a carroceria de veículos motorizados.
12. **COMBINAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA – CVC:** combinação de veículos formada por um cavalo mecânico e um ou mais reboques ou semirreboques.
13. **COMBINAÇÃO PARA TRANSPORTE DE VEÍCULOS – CTV:** veículo ou combinação de veículos, construídos ou adaptados especialmente para o transporte de automóveis, vans, ônibus, caminhões e similares.
14. **EIXO:** elemento estrutural de um veículo em que se fixam rodas, as quais transmitem movimento ou em que se montam rodas para o livre movimento.

15. LOTAÇÃO: capacidade de um veículo.
16. PESAGEM DE VEÍCULO: determinação do peso de um veículo mediante uso de uma ou mais balanças.
17. PESO BRUTO TOTAL: peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
18. PESO BRUTO TOTAL COMBINADO: soma dos pesos dos veículos e das cargas combinadas.
19. PESO POR EIXO: peso suportado por um eixo que o transmite ao pavimento.
20. PRODUTOS PERIGOSOS: Toda a substância ou artigo encontrado na natureza ou produzido por qualquer processo que, por suas características físico-químicas represente risco para a saúde das pessoas, para a segurança pública ou o para o meio ambiente.
21. REBOQUE: veículo de um ou mais eixos que se move tracionado por veículo automotor.
22. SEMIRREBOQUE: veículo de um ou mais eixos traseiros que se move articulado e apoiado em sua unidade tratora.
23. TARA: Peso de um veículo provido de combustível, e equipamento auxiliar comum, porém livre de toda carga e em ordem de marcha.
24. TRANSBORDO: transferência de carga ou de passageiros de um veículo para outro.

CAPÍTULO II DOS LIMITES DE PESO

Artigo 2º - As disposições contidas no presente Acordo não revogam os limites de peso estabelecidos bilateral ou multilateralmente entre os países signatários e tampouco impede a adoção de limites diferenciados em Acordos futuros de mesma natureza.

Artigo 3º - Estabelece-se o limite máximo de 45.000 kg de peso bruto total ou peso bruto total combinado durante a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional.

Artigo 3º - Estabelecem-se os seguintes limites máximos de pesos por eixo durante a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional:

1. Peso bruto por eixo isolado com dois pneumáticos: 6.000 kg;
2. Peso bruto por eixo isolado com quatro pneumáticos: 10.500 kg;
3. Peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais com dois pneumáticos cada: 12.000 kg;
4. Peso bruto por conjunto de dois eixos com dois pneumáticos cada: 10.000 kg;

5. Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um com quatro pneumáticos e outro com dois pneumáticos: 14.000 kg;
6. Peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem com quatro pneumáticos cada: 18.000 kg;
7. Peso bruto por conjunto de três eixos com dois pneumáticos cada eixo: 14.000 kg;
8. Peso bruto por conjunto de três eixos, sendo dois com quatro pneumáticos e o terceiro com dois pneumáticos: 21.000 kg;
9. Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem com quatro pneumáticos cada: 25.500 kg.

Artigo 4º - Considera-se conjunto em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão.

Artigo 5º - A configuração dos eixos para distribuição da carga deverá respeitar as seguintes condições:

1. A distância entre eixos direcionais, de centro a centro, deve ser de no mínimo 1,20m.
2. A distância entre eixos em tandem, de centro a centro, deve ser de no mínimo 1,20m e no máximo 2,40m.
3. Eixos de um conjunto que possuam distância, de centro a centro, superior a 2,40m devem ser considerados como eixos isolados.
4. Os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos devem ser de mesma rotação e calçarem as rodas no mesmo diâmetro.
5. A diferença máxima de peso entre os eixos vizinhos de um mesmo conjunto não poderá exceder a 1.800 kg.

Artigo 6º - O peso por eixo deve ser aferido por meio de balança específica para tal fim.

Artigo 7º - O peso bruto total ou peso bruto total combinado pode ser aferido por balança ou verificado por meio dos documentos da carga, veículos e/ou transporte.

1. É obrigatória a apresentação de Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), Certificado de Desembarço para Trânsito Aduaneiro (CDTA), fatura ou qualquer outro documento fiscal sobre a mercadoria transportada, onde conste o peso total da carga transportada.
2. É obrigatória a apresentação de documento comprobatório da Inspeção Técnica Veicular dos veículos envolvidos na operação de transporte, onde conste a tara dos mesmos.

3. Os países signatários deste Acordo informam, no Anexo ____, parte integrante do presente, os órgãos responsáveis por realizar a Inspeção Técnica Veicular em seus respectivos territórios, bem como os modelos dos documentos comprobatórios expedidos por tais órgãos.

Artigo 8º - Na fiscalização sobre o transporte deverá ser considerada uma tolerância de 5% (cinco por cento) sobre os limites dispostos no presente Acordo, quando o peso for aferido por meio de balança.

1. A tolerância prevista não se aplica a procedimentos aduaneiros ou de qualquer outra natureza que não durante a fiscalização do transporte por meio dos Organismos Nacionais competentes para a aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT.

2. A tolerância prevista não se aplica à verificação do peso bruto total ou peso bruto total combinado, por meio da documentação.

CAPÍTULO III DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES

Artigo 9º - O descumprimento aos limites de peso estabelecidos no presente Acordo é considerado infração grave ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e acomete ao transportador contratado pelo importador/exportador a uma das seguintes sanções:

1. Excesso até 1.000 kg: US\$ 200,00
2. Excesso de 1.001 kg a 2.000 kg: US\$ 420,00
3. Excesso de 2.001 kg a 3.000 kg: US\$ 660,00
4. Excesso de 3.001 kg a 4.000 kg: US\$ 920,00
5. Excesso de 4.001 kg a 5.000 kg: US\$ 1.250,00
6. Excesso de 5.001 kg a 6.000 kg: US\$ 1.620,00
7. Excesso de 6.001 kg a 7.000 kg: US\$ 2.100,00
8. Excesso de 7.001 kg a 8.000 kg: US\$ 2.640,00
9. Excesso de 8.001 kg a 9.000 kg: US\$ 3.240,00
10. Excesso acima de 9.000 kg: US\$ 4.000,00

Artigo 10 - Verificando-se excesso de peso, a continuidade da viagem fica condicionada à regularização do peso, exigindo-se ainda, se for o caso, o transbordo da carga ou do excesso.

Artigo 11 - O descumprimento à distância mínima entre eixos de um mesmo conjunto, previstas nos itens 1 e 2 do artigo 5º do presente Acordo, é considerado infração grave

ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e acomete ao transportador contratado pelo importador/exportador à sanção de multa de US\$ 2.000,00 e transbordo da carga para veículo adequado.

Artigo 12 - A diferença máxima de peso entre os eixos vizinhos de um mesmo conjunto, prevista no item 5 do artigo 5º do presente Acordo, é considerado infração grave ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e acomete ao transportador contratado pelo importador/exportador à sanção de multa de US\$ 2.000,00 e à determinação de regularização ou transbordo da carga para veículo adequado.

Artigo 13 - A exigência de regularização ou transbordo da carga para prosseguimento de viagem deve ser dispensada quando se tratar do transporte de:

1. Carga refrigerada cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
2. Flores e frutas cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
3. Animais vivos cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
4. Transporte de passageiros cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
5. Produtos perigosos, quando não houver condições seguras para o manejo dos produtos; e
6. Qualquer carga, cujos excessos não sejam superiores a 10% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância.

Artigo 14 - Todos os procedimentos e despesas necessários à regularização do transporte, incluindo o transbordo, são de responsabilidade do transportador contratado pelo importador/exportador, inclusive eventuais trâmites aduaneiros necessários.

Artigo 15 - As multas deverão ser pagas em moeda do país onde a infração foi verificada.

CAPÍTULO IV
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 16 - O presente Protocolo entrará em vigor na data de sua assinatura.

Artigo 17 - As multas de excesso de peso aplicadas com fulcro nos itens 4 das alíneas "a" e "b" do Artigo 3º do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, de 16 de fevereiro de 2005, que estejam em curso de processo administrativo passíveis de recurso deverão ser revistos, *ex officio*, pelos Organismos Nacionais competentes para a aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, a fim de que a cobrança ocorra nos termos do presente Acordo.

Artigo 18 - A Secretaria Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos signatários.

Artigo 19 - Revogam-se os itens 4 das alíneas "a" e "b" do Artigo 3º do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, de 16 de fevereiro de 2005.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo na cidade de _____, aos ____ de _____ do ano de _____, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos. (a.) Pelo Governo da República Argentina: _____; pelo Governo da República do Estado Plurinacional da Bolívia: _____; pelo Governo da República Federativa do Brasil: _____; pelo Governo da República do Chile: _____; pelo Governo da República do Paraguai: _____; pelo Governo da República do Peru: _____; e pelo Governo da República Oriental do Uruguai: _____.

ANEXO XI

San Lorenzo, 27 de setiembre de 2016

EXPEDIENTE N° 20309 /2016

RECURRENTE: VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE, remite Nota GVMT N° 668/16, referente al Expediente N° 34.836/16, por la cual confirma la XVII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, convocada por la ALADI.

PROVIDENCIA A LA: DIRECCIÓN DE RELACIONES Y NEGOCIACIONES INTERNACIONALES, a fin de tener en cuenta la recomendación del VMT.





Viceministerio de
TRANSPORTE

GOBIERNO NACIONAL
Construyendo el futuro hoy

Asunción, 26 de septiembre de 2016.-

NOTA GVMT N° 668 /16.-

SEÑOR

Abg. CARLOS GEORGI SAMARAN, Director

Dirección Nacional de Transporte

Presente:

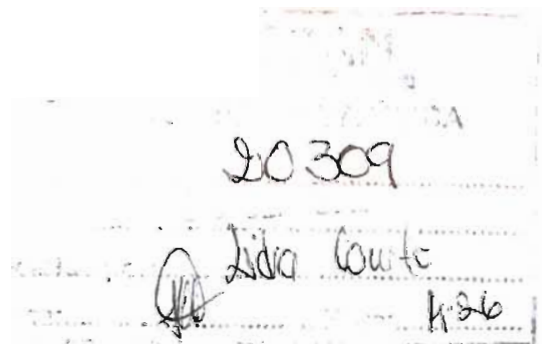
Tengo el agrado de dirigirme a Ud., en relación al expediente ingresado en este Viceministerio bajo MEU N° 34.836/16 de fecha 15 de septiembre de 2016, por la cual confirma la XVII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, convocada por la ALADI.

En ese sentido, la Oficina de Planificación Integral de Transporte (OPIT) de este Viceministerio, con respecto al tema Ferroviario comprendido en la lista de temas a ser tratados en la reunión mencionada, señala que: "la representación de este Viceministerio de Transporte, en septiembre de 2014 en ALADI-Montevideo ha participado de la reunión de la citada Comisión, en la cual se elaboró la correspondiente revisión artículo por artículo... se anexa acta de la ocasión...", y atendiendo a ello proponemos que dicha acta de Comisión, sea elevada al plenario para su tratamiento.

Sin otro particular, me despido muy atentamente.-



Dr. Agustín Encina Pérez
Viceministro de Transporte
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones



ANEXO VII

ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS FERROVIARIOS

ACTA DE REUNION
TRANSPORTE FERROVIARIO


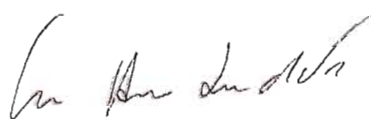
Grupo de Trabajo de Transporte Ferroviario

En Comisión conformada por los representantes de las delegaciones de Uruguay, representada por la Esc. Magali Mauad y el Ing. Axel Kirchmann; por Brasil el Sr. Marco Antonio Lima Das Neves y por Paraguay Ing. Juan Segales Romero y Dr. Carlos Georgi-Samaran.

Se consideró el informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios que consta en Anexo IV del Acta de la XIV Reunión de Comisión del Art. 16, celebrada en Lima, Perú, que incluye el tratamiento de propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil.

Se concluyó en lo siguiente:

1. Se sugiere la aprobación del conjunto de propuestas del informe que consta en Anexo IV del Acta de la XIV Reunión de Comisión del Art. 16, celebrada en Lima, Perú, que incluye el tratamiento de propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil.
2. Elaborar una norma de identificación de vagones individualmente;
3. Elaborar una norma que prevea un plan de contingencia para el transporte de las mercaderías (IMO/peligrosas)
4. Recomendar la compatibilización permanente entre la normativa de transporte carretero y la de transporte ferroviario
5. Se recomienda agregar como anexos a la normativa correspondiente, todos los formularios de documentos aprobados.



ANEXO XII

XVII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.

La Comisión de Asuntos Aduaneros del Artículo 16 del ATIT se reunió en la ciudad de Sao Paulo, los días 28, 29 y 30 de setiembre de 2016, con participación de representantes aduaneros de Brasil y Paraguay, a los efectos de continuar la revisión del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo.

Se efectuó el relevamiento de los trabajos realizados hasta el momento, actualizando el documento de trabajo anexo, con las propuestas consolidadas.

Para una mejor comprensión de los trabajos, se deja constancia a continuación de los acuerdos alcanzados hasta el momento por todos o algunos de los países miembros, así como las cuestiones pendientes de consenso de anteriores reuniones.

1. Propuestas acordadas por los representantes de Brasil y Paraguay

A continuación se señalan las propuestas de modificación que han sido acordadas por esas delegaciones, quedando pendiente conocer la posición de las demás delegaciones:

- Artículo 1, apartado 4 del Capítulo I: se ajustó la definición de Aduana de Partida, incluyendo la frase "Que no necesariamente es la aduana de carga".
- Artículo 1, apartado 9, del Capítulo I: Se incluye, "*En este caso de ser necesario los MIC/DTA electrónicos podrán ser impresos y podrán contar con firmas digitalizadas o electrónicas*".

2. Cuestiones pendientes

- Con relación al Art. 18 del Capítulo I: Transito aduanero Internacional, se solicita una aclaratoria por parte de la Comisión de Asuntos Aduaneros en relación a la expresión "Aplicación de restricciones económicas".
- Con relación al Art. 10 del Capítulo V: Precintos Aduaneros, la delegación del Brasil sugiere la modificación del Apéndice 1, a fin de incluir en las condiciones mínimas atendiendo los elementos de seguridad, la utilización del precinto electrónico.

3. Comentarios Generales.

- Las delegaciones aduaneras presentes solicitan al plenario, convocar a una reunión con la participación de los representantes aduaneros de todos los países miembros del ATIT y así permitir que las propuestas del documento consolidado y actualizado presentado a la ALADI en el marco de la XVII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del Acuerdo sobre el

A.T.I.T. sean evaluados por los representantes aduaneros de los países que aún no han comunicado su conformidad o sus comentarios.

Los abajo firmantes, representantes de las Aduanas de los países signatarios que se señalan a continuación, firman en prueba de conformidad de los acuerdos alcanzados en la presente reunión, agregándose como anexo el documento de trabajo consolidado.

BRASIL

Antonio Rodrigues Coelho Filho

antonio.coelho@receita.fazenda.gov.br



PARAGUAY

Ale Kuster

akuster@aduana.gov.py

Luis A. Sosa L.

lsosa@mre.gov.py



XVI REUNION DE LA COMISION DEL ART.16 DEL A.T.I.T. (GRUPO DE ASUNTOS ADUANEROS)
 SÃO PAULO 28, 29 y 30 de setiembre de 2016

REVISION DEL ANEXO ADUANERO DEL ATIT

ANEXO I - ASSUNTOS ADUANEIROS	ANEXO I - ASPECTOS ADUANEROS
<p>CAPÍTULO I – Definições</p> <p>o 1 - Para fins do presente Anexo, entende-se por:</p> <p>Imissão temporária: Regime aduaneiro especial (AR, BR, CH, PY, YU) que permite receber em um território aduaneiro, com suspensão do pagamento dos gravames de importação, certas mercadorias ingressadas com um fim determinado e destinadas a ser reexportadas, dentro de um prazo estabelecido, sem haver modificações, salvo a depreciação normal como consequência do que se faça delas.</p> <p>Aduana de carregamento: A aduana, sob cujo controle são agadas as mercadorias nas unidades de transporte e onde se cam os lacres aduaneiros, a fim de facilitar o começo de uma ação TAI na aduana de partida.</p> <p>Aduana de destino: A aduana de um país signatário sob cuja dição conclui uma operação TAI.</p> <p>Aduana de partida: A aduana de um país signatário sob cuja dição começa uma operação TAI, <i>que não é necessariamente a aduana de carregamento.</i> (BR, PY)</p> <p>Aduana de passagem de fronteira: A aduana de um país signatário pela qual ingresa ou sai do país uma unidade de transporte durante o curso de uma operação TAI.</p> <p>Carregamento excepcional: Um ou vários objetos pesados ou voluminosos que, por razão de seu peso, suas dimensões ou sua natureza, não possam ser transportados em unidades de transporte fechadas, sob reserva de que possam ser facilmente identificados.</p>	<p>CAPÍTULO I – Definiciones</p> <p>Artículo 1 - A los fines del presente Anexo, se entiende por:</p> <p>1. Admisión temporal: régimen aduanero especial (AR, BR, CH PY, PE y UY) que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión del pago de los gravámenes a la importación, ciertas mercancías ingresadas con un fin determinado y destinadas a ser reexportadas, dentro de un plazo establecido, sin haber sufrido modificaciones salvo la depreciación normal como consecuencia del uso que se haga de ellas.</p> <p>2. Aduana de carga: la aduana bajo cuyo control son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y donde se colocan precintos aduaneros, a fin de facilitar el comienzo de una operación TAI en una aduana de partida.</p> <p>3. Aduana de destino: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción se concluye una operación TAI.</p> <p>4. Aduana de partida: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción comienza una operación TAI; <i>que no necesariamente es la aduana de carga.</i> (BR, PY)</p> <p>5. Aduana de paso de frontera: la aduana de un país por la cual ingresa o sale del país una unidad de transporte en el curso de una operación TAI.</p> <p>6. Cargamento excepcional: uno o varios objetos pesados o voluminosos que, por razón de su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no puedan ser transportados en unidades de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificados, en</p>

<p>e conceito, também se compreendem os veículos novos que se portam por seus próprios meios.</p> <p>onteiner¹: Elemento do equipamento de transporte (baú portátil, ue móvel ou análogo com seus acessórios, incluídos os amentos de refrigeração, lonas, etc.) que corresponda às intes condições:</p> <p>) Constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente estinado a conter mercadorias;</p> <p>) Tenha caráter permanente portanto seja suficientemente assistente para suportar seu uso repetido;</p> <p>) Haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;</p> <p>l) Esteja construído de maneira tal que permita sua movimentação ácil e segura, em particular no momento de ser trasladado de um neio de transporte a outro;</p> <p>e) Haja sido desenhado de tal maneira que resulte fácil enchê-lo e esvaziá-lo;</p> <p>) Seu interior seja facilmente acessível à inspeção aduaneira sem a existência de lugares onde possam ocultar-se mercadorias;</p> <p>g) Esteja dotado de partes e outras aberturas providas de dispositivos de segurança que garantam sua inviolabilidade durante seu transporte ou armazenamento e que permitam receber lacres, cintas ou outros elementos de segurança aduaneiros; e</p> <p>h) Seja identificável mediante marcas e números gravados de forma que não possam modificar-se ou alterar-se e pintados de maneira que sejam facilmente visíveis; e</p> <p>ij) Tenham um volume interior de um metro cúbico pelo menos. (ME)]</p> <p>Controle aduaneiro: Conjunto de medidas tomadas com vistas a segurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja</p>	<p>este conceito também se compreendem los vehículos nuevos que se transportan por sus propios medios.</p> <p>7. Contenedor: Unidad de Carga y (AR, BR, CH, PY y UY) elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones:</p> <p>a) Constituya un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;</p> <p>b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;</p> <p>c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga;</p> <p>d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro;</p> <p>e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;</p> <p>f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías;</p> <p>g) Esté dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan facilitar la colocación] de (AR, BR, CH, PY y UY) sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; y</p> <p>h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan modificarse modificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles;</p> <p>i) Tengan un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos. (ADU_ATT)</p> <p>8. Control aduanero: conjunto de medidas tomadas con vistas a</p>
--	---

delegação do Peru propõe modificar a definição de *containers* e incorporar a definição de “unidade de carga”, conforme utilizado pela Comunidade Andina. Houve apoio da Bolívia. Por se ter alcançado consenso, ficará como futura proposta a ser apresentada por ambos os países.

<p>regada de aplicar.</p> <p>Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): A estación de mercadería perante a aduana pelo declarante.</p> <p>Manifiesto Internacional de Carga Rodoviária / Declaração de Tránsito Aduaneiro Internacional (MIC/DTA): a manifestação da aduana perante a Aduana pelo declarante, a qual poderá ser dada por escrito em suporte papel ou através dos sistemas automáticos segundo acordado pelas autoridades aduaneiras dos países Signatários (ADU_ATIT)]. <u>Caso necessário os MIC/DTA eletrônicos poderão ser impressos e poderão ser assinados de forma digitalizadas ou eletrônicas. (BR, PY)</u></p>	<p>asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.</p> <p>9. [Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante.</p> <p>Manifiesto Internacional de Carga por Carretera / Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante, la que podrá ser efectuada por escrito en soporte papel o a través de los sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los Países Signatarios. (ADU_ATIT)]. <u>En este caso de ser necesario los MIC/DTA electrónicos podrán ser impresos y podrán contar con firmas digitalizadas o electrónicas. (BR, PY)</u></p>
<p>Declarante: [A pessoa que, de acordo com a legislação vigente de cada país signatário, solicite o início de uma operação aduaneira nacional, nos termos do presente Anexo, apresentando uma declaração DTA perante a aduana de partida e responda frente às autoridades competentes pela exatidão de sua declaração. A pessoa de acordo com a legislação vigente de cada Parte país signatário BR,CH, PY, PE y UY), solicita o início de uma operação de Tránsito Aduaneiro Internacional, nos termos do presente Anexo, apresentando um MIC/DTA perante a Aduana de partida e responda frente às autoridades competentes pela exatidão de sua declaração. (ADU_ATIT)]</p>	<p>10. Declarante: [la persona que, de acuerdo a la legislación de cada país, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional, en los términos del presente Anexo, presentando una declaración DTA ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración. la persona que de acuerdo a la legislación de cada Parte país signatario (AR, BR,CH, PY, PE y UY) solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional en los términos del presente Anexo, presentando un MIC/DTA ante la Aduana de partida y responde ante las autoridades competentes por la exactitud de su declaración. (ADU_ATIT)]</p>
<p>Depósito aduaneiro: Regime aduaneiro especial (AR, BR,CH, PY, y UY) em virtude do qual as mercadorias são armazenadas sob o controle da aduana no recinto aduaneiro com suspensão do pagamento dos gravames que incidem sobre a importação ou exportação.</p> <p>Garantia: Obrigação que se contrai, a favor da aduana, com o objetivo de assegurar o pagamento dos gravames ou cumprimento de outras obrigações contraídas frente a ela.</p>	<p>11. Depósito aduanero: régimen aduanero [especial] (AR, BR ,CH, PY, PE y UY) -en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación.</p> <p>12. Garantía: obligación que se contrae, a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.</p>
<p>Gravames de importação ou exportação: Direitos aduaneiros e qualquer outro encargo de efeito equivalente, seja de caráter fiscal, cambial ou de outra natureza que incidam sobre as importações e exportações. Não se incluem neste conceito as taxas e</p>	<p>13. Gravámenes a la importación o exportación: derechos aduaneros y cualesquiera otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando</p>

<p>rgos análogos quando correspondam ao custo dos serviços ados.</p> <p>Operação de Tránsito Aduaneiro Internacional (TAI): O porte de mercadorias desde a jurisdição de uma aduana de la até a jurisdição de uma aduana de destino localizado [no ou (PE)] em outro país, sempre que seu percurso inclua a agem por uma ou mais fronteiras (sempre que o transite arenda ao menos os territórios de dois países) (CT2), sob o ne estabelecido no presente Anexo. (BR CH, PY y UY) 15. Pessoa: tintamente uma pessoa física ou natural ou uma pessoa jurídica, a es que o contexto disponha outra coisa. ... (AR, BR CH, PY, PE y</p>	<p>respondan al costo de los servicios prestados. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>14. Operación de tránsito aduanero internacional (TAI): el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada [en el mismo o (PE)] en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Anexo, [siempre que en su curso incluya el pasaje por una o más fronteras.] (AR, PE, BR CH, PY y UY)</p> <p>15. Persona: indistintamente una persona física o natural o una persona jurídica, fa menos que el contexto disponga otra cosa. (AR, BR CH, PY, PE y UY)</p>
<p>Recinto aduanero: Lugar habilitado pela aduana destinado à zação de operações aduaneiras.</p> <p>Transbordo: Traslado de mercadorias efetuado sob controle aneiro de uma mesma aduana, de uma unidade de transporte a a, ou para mesma em viagem distinta, incluindo sua descarga em i, com objetivo de continuar até seu lugar de destino.</p> <p>Tránsito aduanero internacional: Regime aduanero especial R, BR CH, PY, PE y UY) sob o qual as mercadorias sujeitas a role aduanero são transportadas de [um recinto aduanero a outro i Aduana de Partida a uma Aduana de Destino (PE)] numa mesma ração, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras, undu [o estabelecido em (ADU_ATIT)] acordos bilaterais ou tilaterais.</p> <p>Transportador: A pessoa autorizada para realizar o transporte rnational terrestre nos termos do presente Acordo, e que assume a onsabilidade perante as autoridades competentes pela correta cução da operação TAI, em tudo que for de sua incumbência.</p> <p>metente: a pessoa, física ou jurídica, que por conta própria ou de peiro, formaliza o contrato de transporte internacional terrestre de rcadorias, entregando-as para tal efeito ao Transportador. (AR, CH, PY, PE y UY)]</p> <p>Destinatário: a pessoa, física ou jurídica, a quem são enviadas as rcadorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou</p>	<p>16. Recinto aduanero: lugar habilitado por la aduana destinado a la realización de operaciones aduaneras.</p> <p>17. Transbordo: traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.</p> <p>18. Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero [especial] (AR, BR CH, PY, PE y UY) bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro [una Aduana de Partida a una Aduana de Destino] (AR, BR, CH, PE, PY, UY) en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras [según lo establecido en acuerdos de acuerdo con arreglos (ADU_ATIT)] bilaterales o multilaterales.</p>
<p>Transportador: A pessoa autorizada para realizar o transporte rnational terrestre nos termos do presente Acordo, e que assume a onsabilidade perante as autoridades competentes pela correta cução da operação TAI, em tudo que for de sua incumbência.</p> <p>metente: a pessoa, física ou jurídica, que por conta própria ou de peiro, formaliza o contrato de transporte internacional terrestre de rcadorias, entregando-as para tal efeito ao Transportador. (AR, CH, PY, PE y UY)]</p> <p>Destinatário: a pessoa, física ou jurídica, a quem são enviadas as rcadorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou</p>	<p>18. "Tránsito Aduanero Internacional: régimen aduanero bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero circulan desde una Aduana de Partida a una Aduana de Destino, con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación y sin aplicación de restricciones económicas, en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras, según lo establecido en acuerdos bilaterales o multilaterales". (AR, BR, CH, PY, UY)</p>

<p>ida em uma ordem um endosso (AR, BR, CH, PY, PE y UY) or à emissão do mesmo. (AR)]</p> <p>signatário: a pessoa, física ou jurídica, facultada para receber as adorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou ada em uma ordem (AR) um endosso (AR, BR, CH, PE, UY) or à emissão da mesma.</p> <p>Inidades de transporte:</p> <p>Os containers contêineres;²</p> <p>necessário debater esse conceito na reunião, para esclarecer a inicao de que o container contêiner e uma unidade de transporte. que parece, seria mais adequado considera-lo como unidade de ga -- Há contradicção com a definição do item 7)(AR)</p> <p>Os veículos rodoviários, incluídos os reboques e semi-reboques; e Os vagões ferroviários.</p>	<p>19. Transportador: la persona autorizada para realizar el transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, y que asume la responsabilidad ante las autoridades competentes por la correcta ejecución de la operación TAI, en todo lo que es de su incumbencia.</p> <p><i>[Remitente: la persona, física o jurídica, que por cuenta propia o ajena, formaliza el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera entregándolas para tal efecto al Transportador. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)]</i></p> <p><i>[Destinatario: la persona, física o jurídica a quien se le envían las mercancías y como tal es designada en la carta de porte o indicada en una orden de endoso (AR, BR, CH, PY, PE UY)]</i></p> <p><i>[Consignatario: la persona, física o jurídica, facultada para recibir las mercancías y como tal es designada en la carta de porte o indicada en una orden ulterior (AR, BR, CH, PY, PE, UY)]</i></p> <p>20. Unidades de transporte:</p> <p>a) Los contenedores³(AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p>b) Los vehículos de carretera, comprendidos los remolques y semirremolques; y</p> <p>c) Los vagones de ferrocarril.</p> <p><i>[d) los cargamentos especiales, excepcionales definidos en el apartado 6 del presente artículo, salvo disposición en contrario]</i> (AR, BR, CH, PY y UY)</p>
<p>Artigo 2</p> <p>O presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias em dades de transporte internacional terrestre (AR, BR, CH, PY, PE y), cuja realização inclua ao menos os territórios de dois países, com</p>	<p>CAPÍTULO II - Campo de aplicación</p> <p>Artículo 2</p> <p>1. El presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte <i>[internacional terrestre]</i> (AR, BR, CH, PY, PE y UY) , cuya realización comprenda al menos los territorios de dos</p>

gentina sugere esclarecer a definição de containers, por entender que há contradicção entre o termo empregado nesta alínea "a" e o parágrafo 7 do artigo 1º.
gentina sugiere aclarar la definición de contenedores, que entiende haber una contradicción entre el término empleado en ese punto "a" y el apartado 7 del artículo 1º.

<p>dição de que a operação de transporte inclua o cruzamento de menos uma fronteira entre a aduana de partida e a aduana de destino.</p> <p>10. disposições do presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias em unidades de transporte e carga, que utilizando um ou mais modos de transporte e cuja realização compreenda ao menos os membros de dois países, sob condição de que a operação de transporte inclua o cruzamento de pelo menos uma fronteira entre a aduana de partida e a aduana de destino:</p> <p>a) Desde uma aduana de partida de um País Membro até uma aduana de destino de outro País Membro;</p> <p>b) Desde uma aduana de partida de um País Membro com destino a um terceiro país, em trânsito por um ou mais Países Membros distintos do da aduana de partida;</p> <p>c) Desde uma aduana de partida até uma aduana de destino localizadas no mesmo País Membro, sempre que se transite pelo território de outro País Membro; (PE)</p> <p>As disposições do presente Anexo não são aplicáveis ao transporte de mercadorias provenientes ou destinadas a terceiros países que não sejam países signatários. As disposições do presente Anexo não se aplicam ao transporte de mercadorias provenientes ou destinadas a terceiros países que não sejam países signatários. [XVIII Reunión de Ministros]</p> <p>As disposições do parágrafo 1 do presente artigo são aplicáveis desde que se faça transbordo das mercadorias.</p> <p>No presente Anexo, salvo disposições em contrário, a expressão "unidades de transporte" inclui igualmente os carregamentos excepcionais.</p> <p>Da mesma forma as operações de trânsito aduaneiro internacional estarão sujeitas às restrições que resultem da aplicação do estabelecido no artigo 50 do Tratado de Montevideo 1980. (AR, BR, CH, PY e UY)⁴¹</p>	<p>países, a condição de que a operação de transporte inclua o cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.</p> <p>[Las disposiciones del presente Anexo son aplicables al transporte de mercancías en unidades de transporte y carga, que utilizando uno o más modos de transporte y cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino:</p> <p>a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;</p> <p>b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida;</p> <p>c) Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro; (PE)]</p> <p>2. Las disposiciones del presente Anexo son también aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean parte países signatarios. [XVIII Reunión de Ministros]</p> <p>3. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo son aplicables incluso si la operación de tránsito comprende un trayecto por vía acuática sin que se produzca transbordo de las mercancías.</p> <p>4. En el presente Anexo, salvo disposiciones en contrario, la expresión "unidades de transporte" comprende igualmente los cargamentos excepcionales. (AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p>5. Asimismo, las operaciones de tránsito aduanero internacional estarán sujetas a las restricciones que se deriven de la aplicación de lo establecido en el artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980. (AR, BR, CH, PY y UY).</p>
---	---

⁴¹ versão original do Anexo I mantido.

<p>TULO III - Suspensão de gravames à importação ou à exportação</p>	<p>CAPÍTULO III - Suspensão de gravámenes a la importación o exportación</p>
<p>o 3 - As mercadorias transportadas em trânsito aduaneiro nacional (TAI), ao amparo do presente Anexo, gozarão da suspensão dos gravames à importação ou à exportação eventualmente enquanto dure a operação TAI, sem prejuízo do pagamento das taxas pelos serviços efetivamente prestados.</p>	<p>Artículo 3 - Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional (TAI) al amparo del presente Anexo, gozarán de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación TAI, sin perjuicio del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados.</p>
<p>PÍTULO IV - Condições aplicáveis às empresas e às unidades de transporte</p>	<p>CAPÍTULO IV - Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte</p>
<p>10 4⁶</p> <p>Para autorizar a admissão temporária de veículos, transportando ou mercadorias, exigirá-se a inscrição das empresas transportadoras dos veículos na Administração de Aduanas do país de origem, a qual emitirá um documento para cada veículo, onde conste tal inscrição para ser apresentada às aduanas habilitadas para o trânsito internacional, segundo o artigo 26 do presente Anexo. Dito documento deverá conter os mesmos dados indicados na licença náutica que deverá apresentar a empresa transportadora para sua fiação.</p> <p>As administrações ferroviárias dos países signatários ficarão isentas de exigências a que se refere o parágrafo anterior. (AR e PY)]</p> <p>1. Para autorizar a admissão temporária de veículos, transportando ou não mercadorias, as empresas e suas unidades devem estar habilitados para o transporte internacional pelo organismo competente de cada Estado-Parte-País Signatário.</p> <p>2. As Aduanas e as autoridades de transporte dos países signatários poderão dispor de um procedimento de intercâmbio</p>	<p>Artículo 4⁷</p> <p>1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, se exigirá la inscripción de las empresas transportadoras y sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen, la cual emitirá un documento para cada vehículo, donde conste tal inscripción para ser presentado en las aduanas habilitadas para el tránsito aduanero internacional de acuerdo al artículo 26 del presente Anexo. Dicho documento deberá contener los mismos datos que se indican en el permiso originario que deberá presentar la empresa transportadora para su inscripción.</p> <p>2. Las administraciones ferroviarias de los países quedarán exceptuadas de las exigencias a que se refiere el párrafo anterior.</p> <p>1. [Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, las empresas y sus unidades deben estar habilitados para el transporte internacional por el organismo competente de cada País Signatario.</p> <p>2. Las Aduanas y las autoridades de transporte de los países signatarios podrán disponer de un procedimiento de intercambio de información, a través de los mecanismos que cada país determine,</p>

dación original del Anexo I.

delegações concordam sobre a necessidade de reformular o art. 4, visto que as Aduanas não realizam atualmente um registro de veículos habilitados para o transporte internacional, senão obtêm a informação das autoridades de transporte de cada parte.

s delegaciones acordaron la necesidad de reformular el artículo 4 en función de que las Aduanas no llevan actualmente un registro de vehículos habilitados para realizar transporte nacional, sino que toman la información de las autoridades de transporte de cada parte.

<p>de informação, através dos mecanismos que cada país determine, permitindo o fornecimento e uso conjunto dos dados registráveis dos transportadores habilitados (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>	<p>permitindo el suministro y uso conjunto de los datos registrales de los transportistas habilitados.] (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)</p>
<p>o 5</p> <p>unidades de transporte passíveis de serem lacradas, utilizadas o transporte de mercadorias na aplicação do presente Anexo, m estar construídas e fabricadas de tal modo:</p> <ul style="list-style-type: none">) Que lhes possa ser colocado um lacre aduaneiro de forma ímples e eficaz;) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte lacrada da unidade de transporte ou ser introduzida nesta sem deixar marcas visíveis de maneira irregular ou sem ruptura do lacre aduaneiro;) Que não tenha nenhum espaço oculto que permitam dissimular a mercadoria;) Que todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis para as inspeções aduaneiras; e) Que sejam identificáveis mediante marcas e números gravados que não se possam alterar ou modificar. <p>Os países reunidos, conforme as disposições do artigo [30.1 34 U_ATTIT]] do presente Anexo, prepararán, caso necessário, recomendações que estipulem as condições e modalidades de aprovação das unidades de transporte, para que a atuação das rentes aduanas que intervenham em uma operação TAI seja orme.</p>	<p>Artículo 5</p> <p>1. Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar construídas y fabricadas de tal modo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Que pueda serles colocado un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz; b) Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero; c) Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías; d) Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras; y e) Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o modificarse <p>2. Los países reunidos conforme a las disposiciones del artículo [30.1 34 (ADU_ATTIT)] del presente Anexo prepararán, efectuarán en caso necesario, recomendaciones que estipulen las condiciones y modalidades de aprobación de las unidades de transporte, para que la actuación de las diferentes aduanas que intervengan en una operación TAI sea uniforme.</p>
<p>igo 6 – Os veículos e seus equipamentos devem sair do país no il ingressaram dentro dos prazos que bilateralmente se acordem, iservando as mesmas características e condições que possuíam ao ressar, que serão controladas pelas autoridades aduaneiras.</p>	<p>Artículo 6 - Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los plazos que bilateralmente se acuerden, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras.</p>
<p>igo 7 - As Aduanas pelas quais se admitam temporariamente os culos sob amparo do presente Acordo e seus Anexos procederão à ificação dos equipamentos normais dos mesmos para sua correta</p>	<p>Artículo 7 - Las aduanas por las cuales se admitan temporalmente los vehículos amparados por el presente Acuerdo y sus anexos, procederán a verificar el equipamiento normal del mismo, para su</p>

<p>ficación no momento do ingreso, saída ou reingresso, unidades nas quais se levará em conta o desgaste natural icado pelo uso.</p>	<p>correcta identificación al momento del ingreso, salida o reingresso, según corresponda, oportunidades en las cuales se tendrá en cuenta el desgaste natural provocado por el uso.</p>
<p>o 8</p> <p>autoridades aduaneiras poderão permitir o estabelecimento de sites particulares alfandegados para os efeitos de armazenar s de reposição e acessórios indispensáveis à manutenção das ades de transporte e equipamento das empresas estrangeiras itadas.</p> <p>ingresso e egresso dos mesmos estará isento de gravames de rtação e exportação, sempre que procedam de qualquer parte, a que sejam originários de um terceiro país.</p> <p>s peças de reposição e acessórios que tenham sido substituídos o reexportados ao país de procedência, abandonados a favor da inistração aduaneira ou destruídos ou privados de todo valor ercial, sob controle aduaneiro, devendo assumir o transportador uer custo que de fato se origine.</p>	<p>Artículo 8</p> <p>1. Las autoridades aduaneras podrán permitir el establecimiento de depósitos particulares fiscalizados a los efectos de almacenar repuestos y accesorios indispensables para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas extranjeras habilitadas.</p> <p>2. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación, siempre y cuando procedan de cualquier país, aunque sean originarios de un tercer país.</p> <p>3. Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.</p>
<p>go 9 - Cada Aduana em cuja jurisdição se produza a entrada ou a dos veiculos sujeitos ao regime de admissão temporário, fará um stro destes movimentos que poderá ser efetuado por escrito em orte de papel ou através de sistemas informatizados acordados is autoridades aduaneiras dos países signatários . (AR, BR, CH, PE y UY)</p>	<p>Artículo 9 - Cada aduana en cuya jurisdicción se produzca la entrada o salida de los vehículos sujetos al régimen de admisión temporal, llevará un registro de control de dichos movimientos <i>[el que podrá ser efectuado por escrito en soporte papel o a través de sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los países signatarios]</i>. (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p>
<p>CAPÍTULO V - Lacs Aduaneiros</p>	<p>CAPÍTULO V - Precintos aduaneros <i>[y dispositivos de seguridad]</i> (AR, BR, CH, PY y UY)</p>
<p>go 10</p> <p>Os lacs aduaneiros utilizados em uma operação do trânsito laneiro internacional efetuada ao amparo do presente Anexo devem responder às condições mínimas prescritas no Apêndice 1 do sente Anexo.</p> <p>Na medida do possível, os países aceitarão os lacs aduaneiros e correspondam às condições mínimas prescritas no parágrafo 1, ando tenham sido colocados pelas Autoridades Aduaneiras de outro</p>	<p>Artículo 10</p> <p>1. Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Anexo deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1 al presente Anexo.</p> <p>2. En la medida de lo posible, los países aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescritas en el párrafo 1, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras</p>

<p>No entanto, cada país terá o direito de colocar seus próprios derivados suficientes ou não ofereçam a segurança requerida.</p> <p>Quando os lacres aduaneiros colocados no território de um país são aceitos pelo outro país, gozarão, no território deste, da mesma proteção jurídica que os lacres nacionais.</p> <p>As Aduanas poderão utilizar ademais, dispositivos de segurança tecnológica moderna que garantam a integridade e a segurança das cargas e facilitem as operações de Tránsito Aduaneiro nacional (ADU_ATT).</p>	<p>de otro país. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de colocar sus propios precintos cuando los que se hayan empleado se consideren insuficientes o no ofrezcan la seguridad requerida.</p> <p>3. Cuando los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país son aceptados por el otro país, gozarán en el territorio de éste de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.</p> <p>[4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con tecnología moderna que garanticen la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional (ADU_ATT)]</p> <p>[“4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con tecnología moderna que permitan fortalecer los mecanismos tendientes a garantizar la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional.”] (AR, BR, CH, PY y UY)</p>
---	--

	<p>[CAPÍTULO XX – Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional</p> <p>Artículo XX - Las Aduanas podrán implementar mecanismos de control, sustentados en una plataforma tecnológica de seguimiento satelital de las unidades de transporte, que permitan conocer la trazabilidad de las operaciones de tránsito aduanero internacional (TAI) que circulen por el territorio de los países signatarios del presente Acuerdo.</p> <p>Estos mecanismos podrán ser aplicados bilateral o multilateralmente cuando los países signatarios acuerden las condiciones para su implementación.](AR,BR,CHPY y UY)</p>
<p>ARTÍCULO VI - Declaração das mercadorias e responsabilidade</p> <p>Artigo 11 - Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, deverá-se apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, Declaração de Tránsito Internacional (DTA) um MIC/DTA (ATA) conforme o modelo bilingüe português-espanhol que for aprovado pela Comissão do artigo 16 do Acordo, de acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchido com o número de exemplares que sejam necessários para cumprir com os controlos e fiscalizações durante a operação TAI.</p> <p>A declaração poderá ser registrada e transmitida através dos sistemas informáticos segundo acordado pelas Aduanas dos países signatários. (ADU_ATT)</p>	<p>CAPÍTULO VI – Declaración de las mercancías y responsabilidad</p> <p>Artículo 11 - Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida [una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) un MIC/DTA (ADU_ATT)] conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión del artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI.</p> <p>[Esta declaración podrá ser registrada y transmitida a través de los sistemas informáticos que se acuerden por las Aduanas de los países signatarios. (ADU_ATT)]</p>
<p>Artigo 12</p> <p>O transportador é responsável perante as Autoridades Aduaneiras do cumprimento das obrigações que se derivem da aplicação do regime de trânsito aduaneiro internacional, em particular, está obrigado a assegurar que as mercadorias cheguem intactas à Alfândega do destino de acordo com as condições estabelecidas no presente Anexo.</p>	<p>Artículo 12</p> <p>1. El transportador es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional; en particular, está obligado a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Anexo.</p>

<p>declarante é o único responsável pelas infrações aduaneiras que im da inexactidão de suas declarações. O declarante é nsável pelas infrações aduaneiras que derivem da inexactidão de declarações, conforme --estabelecido na legislação de cada País tário. (CT2) AR, BR, CH,, PY, PE y UY)]</p>	<p>2. [El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones. [El declarante es responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de la inexactitud de sus declaraciones, conforme lo establecido en la legislación de cada País Signatario] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>CAPÍTULO VII - Garantías sobre as mercadorias e veiculos</p> <p>o 13</p> <p>As empresas autorizadas a realizar o transporte internacional sire de carga estão isentas de apresentar garantias formais para r os gravames eventualmente exigíveis pelas mercadorias sob o re de trânsito aduaneiro internacional e pelos veículos sob o ne de admissão temporária.</p> <p>Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar ponte internacional de acordo com o presente Acordo, são de ões pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam erariamente nos territórios dos países.</p> <p>Os veículos das empresas autorizados, habilitados para realizar sporte internacional segundo o presente Acordo, se constituem, de io direito, como garantia para responder pelos gravames e sanções uniárias eventualmente aplicáveis que puderem afetar tanto as cadorias transportadas como os veículos que se admitam porariamente nos territórios dos países.</p> <p>As empresas poderão optar por apresentar garantias formais em stituição aos veículos, na forma e nas condições estabelecidas pela siação aduaneira dos países signatários. (ADU_ATTIT)] Redação ovada na XI Reunião da Comissão do art. 16 ATIT.</p>	<p>CAPÍTULO VII - Garantías sobre las mercancías y los vehículos</p> <p>Artículo 13</p> <p>1. Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal.</p> <p>2. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.</p> <p>1. Los vehículos de las empresas autorizados, habilitados para realizar transporte internacional según el presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países”</p> <p>2. Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios. (ADU_ATTIT)] Redacción aprobada en la XI Reunión de la Comisión art. 16 ATIT</p>

<p>CAPÍTULO VIII - Formalidades a serem observadas nas aduanas de partida</p>	<p>CAPÍTULO VIII - Formalidades a observar en las aduanas de partida</p>
<p>o 14</p> <p>a aduana de partida, a unidade de transporte com a carga deverá ser apresentada junto com a declaração DTA. O transportador deverá apresentar na aduana de partida a unidade de transporte com a carga com o MIC/DTA. (ADU_ATIT)]</p> <p>As autoridades de aduana de partida controlarão:</p> <p>) [Que a declaração DTA esteja em ordem que o MIC/DTA cumpra com os requisitos estabelecidos no presente Anexo; (ADU_ATIT)]</p> <p>) Que a unidade de transporte ofereça a segurança necessária conforme as condições estipuladas no artigo 5;</p> <p>) Que as mercadorias transportadas correspondam em sua natureza e número àquelas especificadas na declaração; e</p> <p>) [Que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação: que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação, em suporte papel ou em meio eletrônico, através dos sistemas informáticos acordados pelas autoridades aduaneiras dos países signatários. (ADU_ATIT)]</p> <p>Uma vez realizadas as verificações, as autoridades da aduana de partida colocarão seus lacres, [controlarão os dispositivos de segurança, se for o caso, (ADU_ATIT)] e referendarão por meio eletrônico ou manual (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE e UY) a declaração DTA o MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE e UY)</p> <p>As autoridades da aduana de partida se limitarão, na medida do possível e sem prejuízo do direito que possuem de caráter geral, a proceder ao exame das mercadorias e a efetuar este exame pelo método de amostragem.</p> <p>[A declaração DTA O MIC/DTA (ADU_ATIT)] se registrará e se devolverá ao declarante que adotará as disposições necessárias para as diferentes etapas da operação TAI, possa ser apresentada para fins de controle aduaneiro. As autoridades da aduana de partida</p>	<p>Artículo 14</p> <p>1. [En la aduana de partida la unidad de transporte con la carga deberá ser presentada junto con la declaración DTA. El transportador deberá presentar en la aduana de partida la unidad de transporte con la carga junto con el MIC/DTA. (ADU_ATIT)].</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de partida controlarán:</p> <p>a) [Que la declaración DTA esté en regla; que el MIC/DTA cumpla con los requisitos establecidos en el presente Anexo; (ADU_ATIT)]</p> <p>b) Que la unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;</p> <p>c) Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y</p> <p>d) [Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación: que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación a través de los sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los países signatarios. (ADU_ATIT)]</p> <p>3. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos, [controlarán los dispositivos de seguridad en caso de corresponder (ADU_ATIT)] [y referendarán por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) la declaración DTA. el MIC/DTA. (ADU_ATIT)</p> <p>4. Las autoridades de la aduana de partida se limitarán, en la medida de lo posible, y sin perjuicio del derecho que tienen con carácter general de proceder al examen de las mercancías, a efectuar este examen por el sistema de muestreo.</p> <p>5. [La declaración DTA El MIC/DTA (ADU_ATIT)] se registrará y se devolverá al declarante, quien adoptará las disposiciones necesarias para que en las diferentes etapas de la operación TAI, pueda ser presentada a los fines del control aduanero. Las autoridades de la aduana de partida conservarán un ejemplar del la declaración DTA del</p>

<p>servarão um exemplar da declaração DTA do MIC/DTA. (AR, BR, PY, PE y UY)</p> <p>caso em que o MIC/DTA seja apresentado por meio eletrônico, a na de partida registrará sua intervenção no sistema informatizado nsmittirá os dados às demais aduanas intervenientes no TAI. O DTA poderá ser impresso, para fins de ser apresentado perante tuais controles que possam ser efetuados durante a operação de ito. (ADU_ATTIT)]</p> <p>o que concerne aos embarques excepcionais, se dará o seguinte edimento:</p> <p>) A autorização para realizar a operação TAI está subordinada ao ritério de que seja possível identificar facilmente os embarques xcepcionais assim como qualquer acessório com relação aos nesmos. Para esses efeitos, como meio de identificação se utilizará especialmente as marcas ou números de fabricação que ossuam, ou a descrição que se faça dos mesmos, ou a colocação le marcas de identificação ou lacres aduaneiros, de forma tal que estes embarques ou acessórios não possam ser substituídos na sua totalidade ou em parte, por outros e que nenhum dos seus componentes possa ser retirado, sem que se torne evidente;</p> <p>) Se as autoridades aduaneiras exigem que se anexe documentação adicional identificatória da carga, se fará menção da mesma na declaração DTA no MIC/DTA. (AR, BR, CH, PY, PE y UY) e por meios informatizados quando estes forem utilizados. (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)</p>	<p>MIC/DTA . En caso que el MIC/DTA sea presentado por medios electrónicos, la aduana de partida registrará su intervención en el sistema informático y transmitirá los datos a las demás aduanas intervinientes en el TAI. El MIC/DTA podrá ser impreso, a los efectos de ser presentado ante eventuales controles que puedan efectuarse durante la operación de tránsito. (ADU_ATTIT).</p> <p>6. En lo que concierne a los cargamentos excepcionales se seguirá el siguiente procedimiento:</p> <p>a) La autorización para realizar la operación TAI se subordina a que según el criterio de las autoridades aduaneras sea posible identificar fácilmente los cargamentos excepcionales así como cualquier accesorio en relación con los mismos. Para estos efectos, como medio de identificación se utilizarán especialmente las marcas o números de fabricación de que vayan provistos, o la descripción que se haga de los mismos, o la colocación de marcas de identificación o precintos aduaneros, de tal forma que estos cargamentos o accesorios no puedan ser sustituidos en su totalidad o en parte por otros y que ninguno de sus componentes pueda ser retirado, sin que ello sea evidente;</p> <p>b) Si las autoridades aduaneras exigen que se adjunte documentación adicional identificatoria de la carga se hará mención de la misma en la declaración DTA en el MIC/DTA (ADU_ATTIT) <i>[y por medios informáticos cuando éstos fueran utilizados] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</i></p>
<p>APÍTULO IX - Formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira</p>	<p>CAPÍTULO IX - Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera</p>
<p>igo 15</p> <p>Em cada aduana de passagem de fronteira, na saída do território de país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte n a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim no a declaração DTA referente às mercadorias o MID/DTA (CT2) r, BR, CH, PY, PE y UY). As autoridades controlarão que a unidade transporte não tenha sido objeto de manipulações não autorizadas,</p>	<p>Artículo 15</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías el MIC/DTA (ADU_ATTIT). Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de</p>

<p>ue os lacres aduaneros ou as marcas de identificação estejam intactos e referendarão por meio informatizado ou manual a declaração do MIC/DTA (CT 2 2010) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>s autoridades da aduana de passagem de fronteira de saída irão conservar um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA (CT2)) (AR, BR, CH, PY, PE y UY) para seu registro da operação e arão outro exemplar assinado para a aduana de partida ou de agem de fronteira de entrada do país, em qualidade de tornaguia, que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no ório deste país.</p> <p>) disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um esso informatizado, quando disponível (CT2 2010)).(AR, BR, PY, PE y UY).</p>	<p>que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y referendarán [por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) la declaración-DTA. el MIC/DTA (ADU_ATTIT)</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA (ADU_ATTIT) para constancia de la operación y enviarán otro ejemplar referendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguia, para, que ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.</p> <p>[3. Lo dispuesto en el apartado anterior podrá ser substituído por un proceso informático, cuando este disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>go 16</p> <p>m cada aduana de passagem de fronteira na entrada do território im país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim o a declaração-DTA referente às mercadorias. o MIC/DTA. (AR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>s autoridades da aduana de fronteira controlarão que:</p> <p>a) A declaração-DTA O MIC/DTA esteja correto (AR, BR, CH, PY, PE y UY);</p> <p>b) A unidade de transporte ofereça a segurança necessária em relação a carga (AR, BR, CH, PY, PE y UY) e que os lacres aduaneros estejam intactos ou, tratando-se e-se trata de um carregamento excepcional, que corresponda às prescrições do parágrafo 6 do artigo 14 do presente Anexo.</p> <p>Para todos os efeitos, a declaração-DTA e MIC/DTA fará às vezes manifesto das mercadorias de carga e de declaração de trânsito janeiro (AR, BR, CH, PY, PE y UY), portanto, não se exigirá outro documento para cumprir tal finalidade.</p> <p>Uma vez realizadas as comprovações de praxe, as autoridades da uana de fronteira referendarão, por meio informatizado ou manual o C/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY), a declaração-DTA e colocarão</p>	<p>Artículo 16</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías—el MIC/DTA (ADU_ATTIT)</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán que:</p> <p>a) La declaración-DTA El MIC/DTA (ADU_ATTIT) [esté en regla] (AR, BR, CH, PY, PE y UY);</p> <p>a) El MIC/DTA y que el mismo cumpla con los requisitos exigidos. (AR, PY y UY).</p> <p>b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria [con relación a la carga] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) y que los precintos aduaneros están intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del presente Anexo.</p> <p>[c) Los dispositivos de seguridad, en caso de corresponder] (AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p>3. Para todos los efectos, la declaración-DTA el MIC/DTA (ADU_ATTIT) hará las veces de manifiesto de carga [de las mercancías] y de declaración de tránsito aduanero (AR, BR, CH, PY, PE y UY) y por lo</p>

<p>lacs somente se os existentes derem margem a dúvidas sobre a finalidade, em cujo caso deixarão constância na declaração-DTA. IC/DTA (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>autoridades da Aduana do ponto de fronteira de entrada poderão enviar um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA para o centro da operação. (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um processo informatizado, quando disponível (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>	<p>tanto no se exigirá outro documento para cumprir con dicho trámite.</p> <p>4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera refrendarán <i>[por medio informático o manual]</i> (AR, BR, CH, PY, PE, y UY) la declaración-DTA el MIC/DTA (ADU_ATTIT) y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración-DTA, en el MIC/DTA (ADU_ATTIT).</p> <p>5. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada podrán conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA (ADU_ATTIT) para constancia de la operación.</p> <p><i>[6. Lo dispuesto en el apartado anterior podrá ser sustituido por un proceso informático, cuando este disponible.]</i> (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>Artículo 17 - Quando, em uma aduana de passagem de fronteira, ou ante o trajeto, as Autoridades Aduaneiras removerem um lacre a maneira para proceder à inspeção de uma unidade de transporte carregada, farão constar esta ocorrência na declaração-DTA no MIC/DTA que acompanha a unidade de transporte e/ou nos sistemas informatizados de controle utilizados (CT2), (AR, BR, CH, PY, PE y UY) assim como as observações decorrentes da inspeção e as características do novo lacre aduaneiro colocado.</p>	<p>Artículo 17 - Cuando en una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, harán constar este hecho en la declaración-DTA el MIC/DTA (ADU_ATTIT) que acompaña a la unidad de transporte, <i>[y/o en los sistemas informáticos de control utilizados]</i> (AR, BR, CH, PY, PE y UY), así como las observaciones que les merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado.</p>
<p>CAPÍTULO X - Formalidades a serem observadas na aduana de destino</p>	<p>CAPÍTULO X - Formalidades a observar en la aduana de destino</p>
<p>Artículo 18</p> <p>1. O transportador deverá apresentar, às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercadorias o MIC/DTA. (AR, BR, PY, PE y UY)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneiras efetuarão os controles que julguem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações declarantes foram cumpridas.</p> <p>3. As autoridades aduaneiras supra-referidas certificarão, outrossim, na declaração-DTA no MIC/DTA, a data de apresentação da unidade de</p>	<p>Artículo 18</p> <p>1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías el MIC/DTA (ADU_ATTIT)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.</p> <p>3. Estas autoridades aduaneras certificarán sobre la declaración-DTA el MIC/DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la</p>

<p>porte com a carga e o resultado dos seus controles. Uma via da declaração DTA do MIC/DTA assim processado será entregue ao interessado. (AR, BR, CH, PY e UY)</p> <p>Aduana de destino conservará poderá conservar um exemplar da declaração DTA do MIC/DTA e exigirá a apresentação de uma via original dessa declaração para ser encaminhada à aduana do ponto onteira de entrada ao país, na qualidade de tornaguia, para a liberação definitiva da operação TAI.</p> <p>disposto nos parágrafos 3 e 4 poderão ser substituídos total ou parcialmente por um processo informatizado, quando disponível (CT2) (BR, CH, PY, PE e UY)</p>	<p>carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de la declaración DTA del MIC/DTA, así diligenciado, será devuelto a la persona interesada. (ADU_ATT)</p> <p>4. La aduana de destino conservará podrá conservar un ejemplar de la declaración DTA del MIC/DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguia, para la cancelación definitiva de la operación TAI. (ADU_ATT)</p> <p><i>[5. Lo dispuesto en los apartados 3 y 4 podrá ser sustituido total o parcialmente por un proceso informático, cuando este disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</i></p>
<p>CAPÍTULO XI - Infrações aduaneiras, reclamações e acidentes</p> <p>Artículo 19</p> <p>1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de indicios de infracción aduaneira será cometida-(BR), adoptará medidas legales cabíveis previstas em seus próprios regulamentos. En caso de retención de vehículo, a empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosiguen los trámites administrativos o judiciales.</p> <p>em prejuízo das ações administrativas e judiciais que venham a ser tomadas quando do cometimento das infrações aduaneiras de que se trata no parágrafo anterior, as aduanas se reservam o direito de requerer ao Organismo Nacional Competente do seu país a suspensão da licença originária ou complementar que haja concedido à empresa envolvida. Se uma empresa autorizada incorre em infrações reiteradas, o Organismo Nacional Competente, a pedido de Autoridade Aduaneira, cancelará a licença originária ou complementar, conforme se aplique.</p>	<p>CAPÍTULO XI - Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes</p> <p>Artículo 19</p> <p>1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los trámites administrativos o judiciales.</p> <p>2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan adopten (ADU_ATT) por las infracciones aduaneras a que se refiere el párrafo anterior, las Aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda.</p>
<p>Artículo 20 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país tenham certificado o cumprimento satisfatório da parte da operação TAI que se realizou em seu território, não poderão mais reclamar o</p>	<p>Artículo 20 - Cuando las autoridades aduaneras de un país hayan certificado el cumplimiento satisfactorio de la parte de la operación TAI que se ha desarrollado en su territorio, no podrán ya reclamar el pago</p>

<p>mento dos gravames citados no artigo 3 do presente Anexo, a menos que o certificado tenha sido obtido de maneira irregular ou fraudulenta, ou que tenha havido violação das disposições do presente Anexo.</p>	<p>de los gravámenes citados en el artículo 3 del presente Anexo, a menos que la certificación haya sido obtenida de manera irregular o fraudulenta o que haya habido violación de las disposiciones del presente Anexo.</p>
<p>Artículo 21</p> <p>e os lacres aduaneiros se romperem ou forem destruídos ou averiados em curso de uma operação TAI, forem avariadas parcialmente a pessoa que efetua o transporte comunicará, no prazo breve, a ocorrência à aduana mais próxima. As autoridades desta aduana levantarão um termo de comprovação do acidente e tomarão as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. Uma cópia do termo de comprovação deverá ser juntada à declaração-DTA MIC/DTA o que poderá ser substituído por um processo informático disponível (BR,CH,PY, PE y UY)</p> <p>a impossibilidade de pôr-se imediatamente em contato com uma autoridade aduaneira, o transportador deverá dirigir-se à autoridade policial mais próxima. Esta lavrará um registro do acidente e o anexará à declaração-DTA ao MIC/DTA. Este registro deverá ser apresentado juntamente com a unidade de transporte com a carga e a declaração ao MIC/DTA na alfândega aduana mais próxima, que tomará as providências necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. (AR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>Em caso de perigo iminente que torne necessária a descarga imediata de uma parte ou da totalidade da carga, a pessoa que efetua o transporte pode tomar, por sua própria iniciativa, quantas medidas oportunas.</p> <p>forma consecutiva, seguir-se-á, conforme o caso, o procedimento indicado no parágrafo 1 ou no parágrafo 2 do presente artigo.</p>	<p>Artículo 21</p> <p>1. Si los precintos aduaneros se rompieran o si se destruyesen o se averiasen accidentalmente mercancías en el curso de una operación TAI, la persona que efectúa el transporte comunicará, en el más breve plazo, los hechos a la aduana más próxima. Las autoridades de esta aduana levantarán un acta de comprobación de accidente y tomarán las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación deberá adjuntarse a la declaración MIC/DTA. [lo que podrá ser sustituido por un proceso informático cuando esté disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>2. Si no es posible ponerse inmediatamente en contacto con una autoridad aduanera, el transportador deberá dirigirse a la autoridad policial más próxima. Esta levantará un acta de comprobación de accidente y la adjuntará a la declaración-DTA al MIC/DTA. Este acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración-DTA al MIC/DTA, en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. (ADU_ATIT)</p> <p>3. En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga inmediata de una parte o de la totalidad de la carga, la persona que efectúa el transporte puede tomar por propia iniciativa cuantas medidas estime oportunas.</p> <p>Consecutivamente, se seguirá, según el caso, el procedimiento indicado en el párrafo 1 o en el párrafo 2 del presente artículo.</p>
<p>CAPÍTULO XII - Assistência administrativa mútua</p> <p>Artigo 22</p> <p>A pedido, por escrito, das Autoridades Aduaneiras de um país que tenha iniciado investigações em caso de infração ou suspeita de</p>	<p>CAPÍTULO XII - Asistencia mutua administrativa</p> <p>Artículo 22</p> <p>1. A petición escrita de las autoridades aduaneras de un país que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de</p>

<p>ão às disposições do presente Anexo, as Autoridades Aduaneiras de qualquer outro país comunicarão, tão pronto quanto possível:</p> <p>Qualquer informação de que disponham referente a declarações de trânsito aduaneiro internacional de mercadorias que tenham sido apresentadas ou aceitas em seu território e que se presumam falsas;</p> <p>Qualquer informação de que disponham e que permita comprovar a autenticidade de lacres que possam haver sido postos em seu território.</p>	<p>infração a las disposiciones del presente Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible:</p> <p>a) Cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su territorio y que se presuman falsas;</p> <p>b) Cualquier información de que dispongan y que permita comprobar la autenticidad de precintos que puedan haber sido colocados en su territorio.</p>
<p>Artigo 23 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país apresentarem imprecisões em uma declaração-DTA um MIC/DTA (AR, CH, PY, PE e UY) ou qualquer outra irregularidade por ocasião de operação de transporte efetuada por força das disposições do presente Anexo, informarão de ofício, e tão logo possível, as autoridades aduaneiras dos demais países afetados, se considerarem tais informações apresentarem interesse para aquelas autoridades apresentarem interesse para aquelas autoridades:</p>	<p>Artículo 23 - Cuando las autoridades aduaneras de un país constataren inexactitudes en una declaración-DTA un MIC/DTA (ADU_ATT) o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones del presente Anexo, lo comunicarán de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados, si estiman que estas informaciones presentan interés para dichas autoridades.</p>
<p>CAPÍTULO XIII - Disposições gerais</p>	<p>CAPÍTULO XIII - Disposiciones [generales] diversas-(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>Artigo 24 -</p> <p>1. A pedido de pessoa que tenha o direito de dispor das mercadorias, as autoridades de uma aduana distinta daquela designada na declaração-DTA no MIC/DTA como aduana de destino, poderão encerrar esta operação, devendo a modificação na declaração-DTA no MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE e UY) ser manifestada pela autoridade aduaneira que a autorizar. Esta poderá comunicar o fato tanto à aduana do ponto de fronteira de ingresso no país, como à de destino.</p> <p>2. O disposto no parágrafo anterior será efetuado por um processo informatizado, quando disponível (GT2) (AR, BR, CH, PY, PE e UY).</p>	<p>Artículo 24 -</p> <p>1. A petición de la persona que tenga el derecho a disponer de las mercancías, la autoridad de una aduana distinta de la designada en la declaración-DTA el MIC/DTA (ADU_ATT) como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración-DTA el MIC/DTA (ADU_ATT) por la autoridad aduanera que así lo autorice. Esta deberá comunicar el hecho tanto a la aduana de paso de frontera de entrada al país como a la de destino.</p> <p>[2. Lo dispuesto en el apartado anterior se efectuará por un proceso informático, cuando esté disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>Artigo 25 - Os países poderão, para a realização do trecho da</p>	<p>Artículo 25 - Los países podrán, para la realización del tramo de una</p>

<p>ir del desarrollo científico-tecnológico, los cuales serán considerados controles aduaneros, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones del TAI como a brindar seguridad de la operación en sí. Aquellas operaciones del TAI efectuadas bajo el presente articulado estarán exentas del preceptuado en el artículo anterior" (PY)</p>	<p>futuro, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones de TAI como a brindar seguridad de las mismas. (AR, BR, CH, PY y UY)</p>
<p>o 27</p> <p>ela execução e—desencumbimento (BR) das formalidades neiras mencionadas no presente Anexo a intervenção dos onários aduaneiros não dará lugar a qualquer outro pagamento o o disposto no parágrafo seguinte.</p> <p>s países permitirão, a pedido de qualquer pessoa interessada, o onamento dos postos aduaneiros fronteiriços em dias, horas e s fora daqueles estabelecidos normalmente. Em tal caso, o custo gastos realizados pelo atendimento excepcional poderá ser ado, inclusive a remuneração extraordinária dos funcionários orme o disposto na legislação de cada país signatário (AR, BR, PY, PE y UY).</p>	<p>Artículo 27</p> <p>1. La intervención del personal de Aduanas en relación a las formalidades mencionadas en el presente Anexo, no dará lugar [a <i>cobro pague</i>] (AR, BR, CH, PY, PE, UY) alguno, a excepción de lo dispuesto en el apartado siguiente.</p> <p>2. Los Países permitirán, a pedido de cualquier persona interesada, el funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del [personal <i>conforme lo dispuesto en la legislación de cada país signatario</i>] (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p>
<p>go 28 - Para a passagem das unidades de transporte sem carga is postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um ifesto Internacional de Carga (MIC), que se processará por meios rmatizados quando disponíveis</p>	<p>Artículo 28 - Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un MIC/DTA (ADU_ATIT) [que se procesará por medios <i>informáticos, cuando estén disponibles.</i>] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>go 29</p> <p>As disposições do presente Anexo estabelecem facilidades imas e não se opõem à aplicação de facilidades maiores que arminados países se hajam concedido ou se vierem a conceder, to por disposições unilaterais quanto em virtude de acordos terais ou multilaterais, à condição que a concessão de facilidades iores não comprometa o desenvolvimento das operações realizadas cumprimento às normas deste Anexo.</p>	<p>Artículo 29 –</p> <p>1. Las disposiciones del presente Anexo establecen facilidades mínimas y no se oponen a la aplicación de facilidades mayores que determinados países se hayan concedido o pudieren concederse, bien por disposiciones unilaterales o bien en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, a condición de que la concesión de facilidades mayores no comprometa el desenvolvimiento de las operaciones efectuadas en aplicación del presente Anexo.</p>
<p>- As aduanas dos países signatários buscarão adotar dados e xcedimentos harmonizados, como forma de possibilitar o ercâmbio de informações entre as administrações aduaneiras e ;ilitar os trâmites de controle do trânsito aduaneiro entre os íses (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>	<p>[2. Las Aduanas de los países signatarios procurarán adoptar datos y procedimientos armonizados a los efectos de posibilitar el intercambio de informaciones entre las administraciones aduaneras y facilitar los trámites de control del tránsito aduanero entre los países.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>

<p>s aduanas dos países signatários quando dispuserem de mas informatizados para o registro, processamento e role de uma operação de TAI poderão acordar a integração processos através desses sistemas (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>	<p>[3 Las Aduanas de los Países Signatarios cuando dispongan de sistemas informáticos para el registro, procesamiento y control de una operación TAI, podrán acordar la integración de los procesos a través de tales sistemas.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>CAPÍTULO XIV - Disposições finais</p> <p>Jo 30</p> <p>pedido de um ou mais dos países, se convocarão reuniões da issão estabelecida pelo artigo 16 do Acordo com a participação de cos aduanheiros das mesmas, com o objetivo de examinar as ssiões do presente Anexo e propor a aplicação de medidas que igurem a uniformidade dos procedimentos adotados por cada ana para sua implementação.</p> <p>a mesma forma, a citada Comissão incentivará a utilização de smissão eletrônica de dados para o intercâmbio de informações aduanas dos países entre si e com outros fornecedores e usuários informações sobre comércio internacional, a fim de lograr um or aproveitamento dos avanços tecnológicos nessa matéria, itar a aplicação dos procedimentos aduanheiros e estreitar a peração entre as aduanas dos países.</p>	<p>CAPÍTULO XIV - Disposiciones finales</p> <p>Artículo 30</p> <p>1. A petición de uno o más de los países se convocará a reuniones de la Comisión establecida por el artículo 16 del Acuerdo con la participación de expertos de aduana de los mismos, con el objeto de examinar las disposiciones del presente Anexo y proponer la aplicación de medidas que aseguren la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana para su puesta en práctica.</p> <p>2. Asimismo, la citada Comisión procurará que se utilice la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esa materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los países.</p>
<p>Legenda:</p> <p>JL – texto aprovado</p> <p>RMELHO ITALICO – proposta em discussão</p> <p>to] – modificação proposta, que pode ser uma inclusão, lusão ou alteração/substituição.</p> <p>tor) – identificação do autor da proposta, sendo:</p> <p>R – Argentina</p> <p>O – Bolívia</p> <p>R – Brasil</p> <p>:H - Chile</p>	<p>Legenda:</p> <p>AZUL – texto aprobado</p> <p>ROJO ITALICO – propuesta en discusión</p> <p>[texto] – modificación propuesta, que puede ser una inclusión, exclusión o alteración/substitución.</p> <p>(autor) – identificación del autor de la propuesta, siendo:</p> <p>AR – Argentina</p> <p>BO – Bolivia</p> <p>BR – Brasil</p> <p>CH - Chile</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Paraguai - Peru - Uruguai - MERCOSUL ↓ - Comunidad Andina ATIT - Subgrupo de Trabalho Aduaneiro / ATIT 	<ul style="list-style-type: none"> PY - Paraguay PE - Perú UY - Uruguay ME - MERCOSUR CAN - Comunidad Andina ADU ATIT - Subgrupo de Trabajo Aduanero / ATIT
---	---

ANEXO XIII

MERCOSUR/GMC/RES. N° 15/14

**VALORES MÍNIMOS PARA EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL
TRANSPORTADOR CARRETERO EN VIAJES INTERNACIONALES**

VISTO: El Tratado de Asunción y el Protocolo de Ouro Preto.

CONSIDERANDO:

Que en el artículo 5 del Anexo III - Seguros del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT se establecen los valores mínimos de cobertura para el Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador Carretero en Viajes Internacionales.

Que esos valores ya no atienden a los objetivos para los cuales fueron fijados, es decir, cubrir los primeros gastos derivados de daños personales y/o materiales derivados de accidentes.

Que la revisión de dichos valores ha sido objeto de tratamiento en la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

Que el ATIT permite a los países signatarios celebrar acuerdos sobre aspectos considerados en su ámbito.

**EL GRUPO MERCADO COMÚN
RESUELVE:**

Art. 1 - Establecer los siguientes valores mínimos para el seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viajes internacionales:

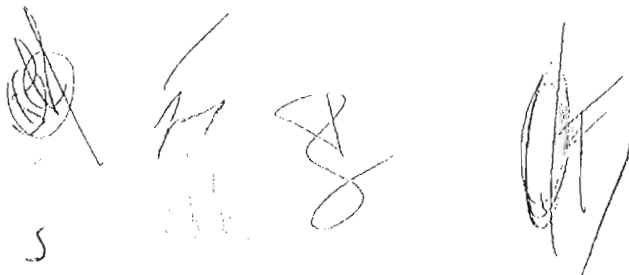
- Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados: US\$ 50.000 por persona, US\$ 30.000 por daños materiales y US\$ 200.000 por acontecimiento (catástrofe).

- Responsabilidad civil por daños a pasajeros: US\$ 50.000 por persona y US\$ 240.000 por acontecimiento (catástrofe). Para equipaje US\$1.000 por persona y US\$ 10.000 por acontecimiento (catástrofe).

Art. 2 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay antes del 30/XI/14.

La incorporación de esta norma al ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela se realizará en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la adhesión de dicho Estado Parte al ATIT. Esta incorporación no afectará la vigencia simultánea de la presente Resolución para los demás Estados Partes, conforme al Art. 40 del Protocolo de Ouro Preto.

XCIV GMC - Caracas, 13/IV/14.



S

a

ANEXO XIV

GARANTÍA EN UNA OPERACIÓN DE TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL

VISTO: El Tratado de Asunción y el Protocolo de Ouro Preto.

CONSIDERANDO:

Que conforme a lo dispuesto en el artículo 12 del Anexo I, Aspectos Aduaneros del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), el transportista es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que derivan del régimen de tránsito aduanero internacional.

Que el artículo 13 de dicho Anexo dispone que los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para el transporte internacional, se constituyen de pleno derecho como garantía de los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, tanto con relación a las mercaderías transportadas como a los vehículos ingresados en admisión temporaria en los territorios de los Estados Partes.

Que el artículo 29 de dicho Anexo I del ATIT, reconociendo que sus disposiciones establecen facilidades mínimas, no se opone a la aplicación de facilidades mayores que los países signatarios se hayan concedido o pudieren concederse, incluso en virtud de acuerdos multilaterales.

Que la actividad de las empresas propietarias de los vehículos afectados como garantías se puede ver resentida por la indisponibilidad de los mismos, en los casos en que debe hacerse efectiva la garantía.

EL GRUPO MERCADO COMÚN RESUELVE:

Art. 1 - Las empresas transportistas habilitadas por la autoridad competente de los Estados Partes para realizar el transporte internacional de mercaderías, en el curso de una operación de tránsito aduanero internacional, al amparo del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), podrán optar por presentar garantías formales en sustitución a la garantía constituida por los vehículos.

Art. 2 - Las garantías a las que hace referencia el artículo anterior deberán ser constituidas a satisfacción de las autoridades aduaneras y en la forma y condiciones establecidos por la legislación de cada Estado Parte.

Art. 3 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay antes del 30/XI/14.

La incorporación de esta norma al ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela se realizará en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la adhesión de dicho Estado Parte al ATIT. Esta incorporación no afectará la vigencia simultánea de la presente Resolución para los demás Estados Partes, conforme al Art. 40 del Protocolo de Ouro Preto.

ANEXO XV

PROYECTO

ANEXO XV

REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16°)

Artículo 1°.- ÁMBITO

La Comisión de Seguimiento del AAP.A14TM N° 3, en lo sucesivo denominada la "Comisión", es el órgano de evaluación permanente en relación a la aplicación del AAP.A14TM N° 3, en adelante denominado el "Acuerdo" y de los Protocolos celebrados en el marco del mismo. Su actividad se regulará por el presente Reglamento, en el marco de las atribuciones conferidas en los Artículos 16° y 17° del Acuerdo.

Artículo 2°.- INTEGRACIÓN

La Comisión estará integrada por los delegados de los Organismos Nacionales Competentes designados por los países miembros signatarios.

Previo a cada reunión de la Comisión, los países signatarios remitirán a la Secretaría de la Comisión, la composición de las delegaciones.

Artículo 3°.- ATRIBUCIONES DE LA COMISION

De conformidad con lo dispuesto en los Artículos 16° y 17° -del Acuerdo, la Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Evaluar permanentemente el Acuerdo y sus Anexos, de modo de proponer a sus respectivos Gobiernos las modificaciones que su aplicación sugiera;
 - b) Modificar el formato y contenido de los documentos que se requieren para la aplicación del Acuerdo, los cuales constan en los Apéndices respectivos, y aprobar otros complementarios; y
 - c) ~~Crear, cuando lo estime necesario, Comisiones Grupos-grupos sub-comisiones de Trabajo para el tratamiento de aspectos específicos atinentes al Acuerdo, las cuales sesionarán en forma paralela, elevando posteriormente sus Informes a la Comisión para su consideración.~~
- c)

Artículo 4°.- REUNIONES DE LA COMISIÓN

Las reuniones de la Comisión se realizarán en la sede de la ALADI, en Montevideo, Uruguay, salvo que excepcionalmente se decidiera otra sede de un país signatario.

Las fechas de las reuniones serán acordadas por los países signatarios.

Formatado: Normal, Justificado, Nivel 1, Numerada + Nivel: 1 + Estilo da numeração: a, b, c, ... + Iniciar em: 1 + Alinhamento: Esquerda + Alinhado em: 0,63 cm + Tabulação após: 1,27 cm + Recuar em: 1,27 cm

La Comisión sesionará con la presencia mínima de 5 (cinco) de los países signatarios del Acuerdo.

En las reuniones de la Comisión participarán:

- a) Los delegados acreditados por los Gobiernos de los países signatarios; y
- b) La Secretaría General de la ALADI, en su calidad de Secretaría de la Comisión; y
- c) Representantes de organismos internacionales, países no signatarios del ATIT, asociaciones no gubernamentales o asociaciones empresariales personas vinculadas a los temas objeto del Acuerdo, que hayan sido invitados por las delegaciones de los países signatarios ante la Comisión, con carácter de observadores.

Artículo 5º.- AUTORIDADES DE LAS REUNIONES

Al comienzo de cada reunión, la Comisión elegirá un Presidente y un Relator General entre los delegados titulares acreditados por los respectivos gobiernos. El Presidente tendrá las siguientes funciones:

- Presidir la reunión de la Comisión;
- Someter a la aprobación de la Comisión la agenda tentativa a desarrollar en cada reunión;
- Someter a consideración de la Comisión las mociones que se presenten; y
- Clausurar la reunión de la Comisión;

Formatado: Não Realce

El Relator General tendrá las siguientes funciones:

- Colaborar con el Presidente en la conducción de la reunión; y
- Elaborar, con la asistencia de la Secretaría de la Comisión, el Acta de la reunión de la Comisión.

Formatado: Com marcadores + Nivel: 1 + Alinhado em: 0,63 cm + Tabulação após: 1,27 cm + Recuar em: 1,27 cm

Artículo 6º.- SECRETARÍA DE LA COMISIÓN

La Secretaría General de la ALADI actuará como Secretaría de la Comisión.

La Secretaría de la Comisión tendrá las siguientes funciones:

- Prestar la asistencia necesaria requerida por la Comisión;
- Realizar la convocatoria de las reuniones de la Comisión por indicación de cualquiera de los países signatarios;
- Elaborar, proponer y circular entre los países signatarios la agenda tentativa de cada reunión;
- Circular entre los países signatarios la información relevante vinculada a los temas del Acuerdo, y

- Asistir al Relator General en la elaboración de las Actas de las reuniones de la Comisión; y;
- Realizar el seguimiento de las resoluciones de la Comisión;

Formatado: Não Realce

Artículo 7°.- AGENDA TENTATIVA DE LAS REUNIONES

La agenda tentativa de las reuniones de la Comisión deberá determinarse de común acuerdo por los países signatarios. A tales efectos, los países signatarios enviarán a la Secretaría de la Comisión las propuestas de temario para incluir en la agenda con la debida anticipación.

La agenda tentativa será remitida a los países signatarios por la Secretaría de la Comisión con al menos sesenta (60) días calendario de antelación a la realización de cada reunión, conjuntamente con la convocatoria a la misma. Los países signatarios interesados en incorporar nuevos temas a la agenda tentativa, deberán hacerlo con antelación al plazo indicado hasta 30 días antes de la reunión.

Formatado: Não Realce

En las reuniones sólo podrán tratarse los temas indicados en la agenda tentativa, salvo acuerdo en contrario de la Comisión.

La Secretaría de la Comisión podrá hacer uso de los medios electrónicos que faciliten la comunicación con los países signatarios y de estos últimos entre sí, entre los integrantes de la misma y de éstos con la Secretaría de la Comisión.

Artículo 8°.- CONSTANCIA DEL CONTENIDO DE LAS REUNIONES

En cada reunión de la Comisión se elaborará un Acta, en la que se dejará constancia de los temas tratados de conformidad con la agenda aprobada.

Finalizada la reunión, el Acta se someterá a la aprobación de los delegados de los países signatarios participantes.

El Acta contendrá en anexos la Agenda aprobada en la reunión, la Lista de Participantes, las Resoluciones adoptadas en la misma y toda otra documentación que determinen las delegaciones de los países signatarios.

Artículo 9. ADOPCIÓN DE ACUERDOS

La Comisión adoptará sus acuerdos bajo la forma de propuestas que se denominarán Resoluciones, a las que se asignará un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Formatado: Não Realce

Ejemplo: 1(XIV)- 1/12/2011

Formatado: Não Realce

La Comisión aprobará Propuestas a las que se asignara un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Ejemplo: 1(XIV)- 1/12/2011

Las materias deliberadas por la Comisión serán formuladas mediante Propuestas a las que se asignara un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Ejemplo: 1(XIV)- 1/12/2011

Las Resoluciones de la Comisión se adoptarán por consenso, ~~de los países signatarios que participaren de la reunión.~~

Cuando la naturaleza de las materias contenidas en una Propuesta-Resolución así lo requiera, éstas deberán ser formalizadas mediante Protocolo.

El Acta con los respectivos anexos consensuados por las delegaciones presentes será puesto en conocimiento a las delegaciones ausentes en la Reunión de la Comisión, por la Secretaría de la Comisión. Transcurrido un plazo de 60 días corridos desde que la Secretaría pusiera en conocimiento los referidos documentos, los mismos se considerarán aprobados si las países signatarios ausentes no manifestaran ninguna objeción formal y fundamentada.

Artículo 10° CONSULTAS

La Comisión promoverá, cuando sea necesario, la realización de consultas bilaterales entre los países signatarios, sobre las materias contempladas en el Acuerdo.

Artículo 11° COMISIONESSUB-COMISIÓN DE TRABAJO

La Comisión podrá crear, cuando lo estime necesario, ComisionesSub-comisión de Trabajo para el tratamiento de aspectos específicos atinentes al Acuerdo.

El formato de funcionamiento de las ComisionesSub-comisión de Trabajo podrá ser, incluso, bilateral.

Los países signatarios designarán a sus respectivos representantes ante las ComisionesSub-comisión de Trabajo.

Dichas ComisionesSub-comisión sesionarán en forma paralela a la Comisión de Seguimiento del Acuerdo, e incluso podrán ser convocadas en fechas distintas a la de las reuniones de la Comisión, a efectos de considerar a nivel técnico los posibles temas que conformarán la agenda tentativa de las reuniones de la Comisión.

Cada Comisión elegirá entre sus miembros un Presidente que dirigirá las deliberaciones y un Relator que asistirá al Presidente en la conducción de la reunión y redactará el Informe con las recomendaciones finales, el cual será elevado posteriormente a la Comisión de Seguimiento del Acuerdo para su consideración.

Artículo 12° REFORMA DEL REGLAMENTO

El presente Reglamento podrá ser modificado a propuesta de cualquiera de los países signatarios del Acuerdo y su modificación se aprobará mediante Resolución de la Comisión.
